



Публикация книги на сайте
библиотеки появилась благодаря
- Михаилу Котлярову.
forum.vgd.ru (mkotlyarov).

book-olds.ru

РОССИЙСКИЕ ПОДВОДНИКИ

Николай Черкашин

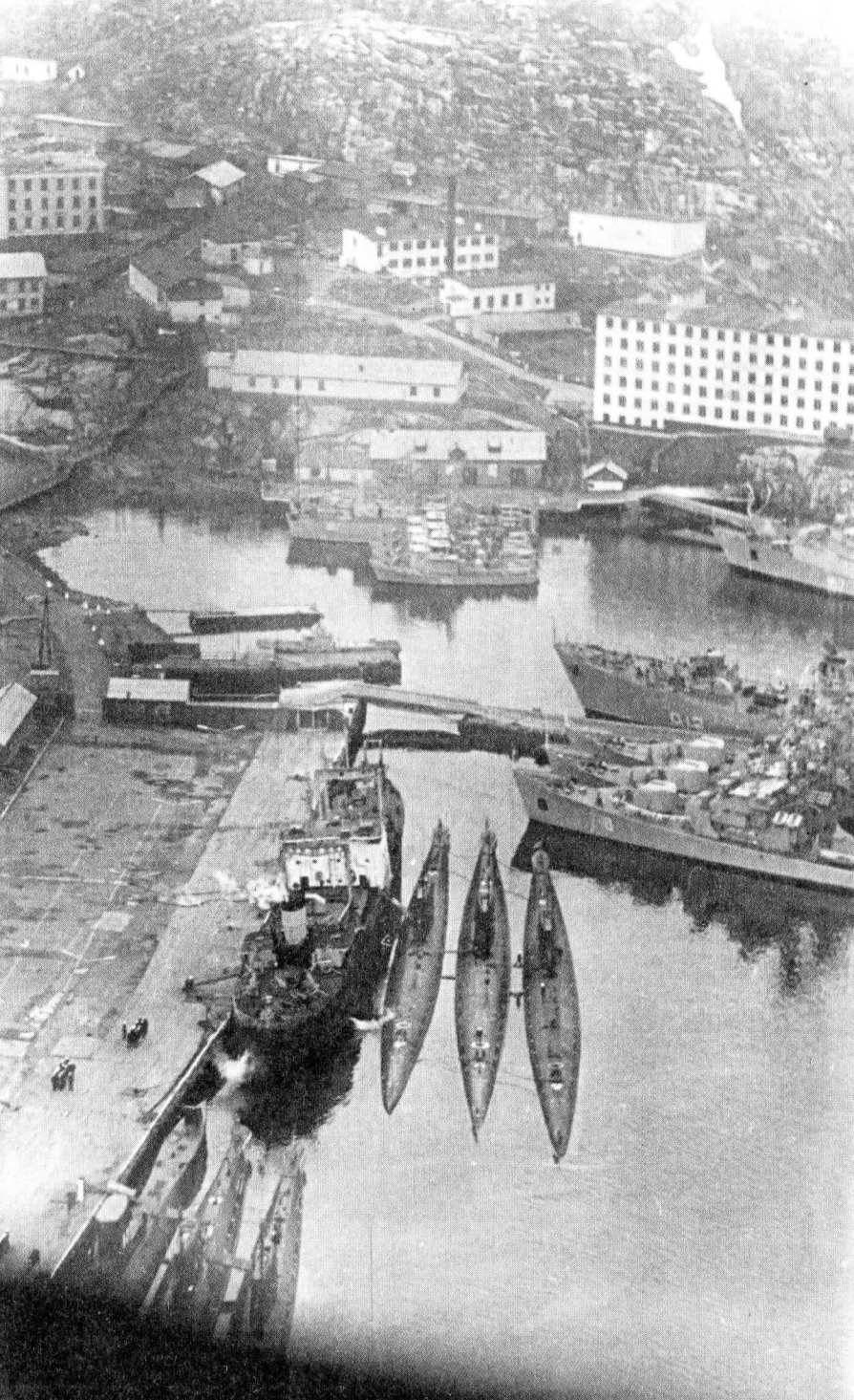
ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ

РОССИЙСКИХ ПОДВОДНИКОВ

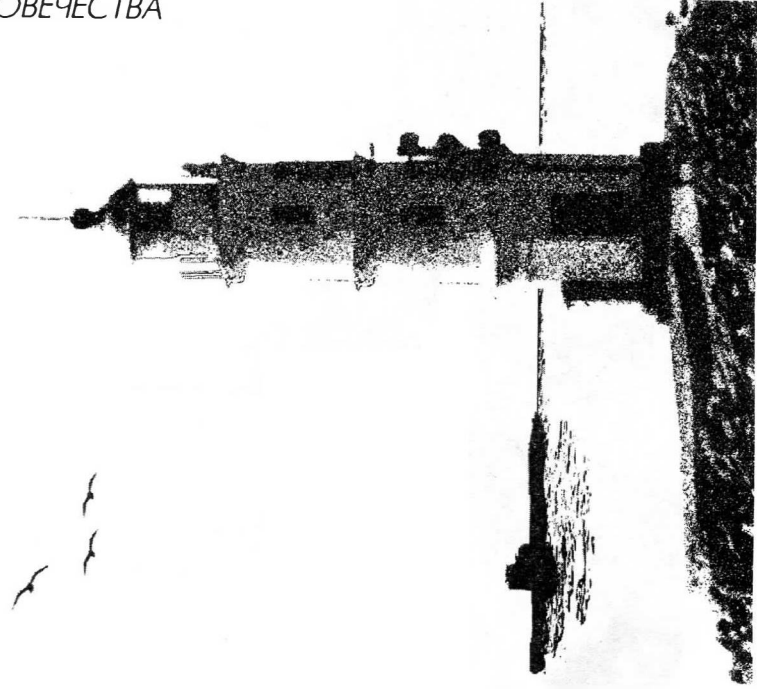
ЖИВАЯ ИСТОРИЯ







ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА



ПОВСЕДНЕВНАЯ

Николай Черкашин



МОСКВА

ЖИЗНЬ РОССИЙСКИХ ПОДВОДНИКОВ



МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ • 2000

УДК 355.124.6,
ББК 68.54
Ч-48

*Предисловие
главнокомандующего Военно-морским флотом
Российской Федерации
адмирала флота
В. И. КУРОЕДОВА*

*Художественное оформление серии
С. ЛЮБАЕВА*

*Издательство благодарит моряков,
предоставивших фотографии для этой книги:
адмирала флота В. Н. Чернавина, адмиралов В. А. Попова, В. Г. Егорова,
контр-адмиралов В. С. Козлова, П. Н. Романенко, В. А. Парамонова,
Л. Д. Чернавина, капитанов 1-го ранга К. Л. Васильева, И. К. Курдина,
А. И. Тарасова, В. И. Тесёлкина, К. П. Шопотова,
капитана 2-го ранга Р. Р. Микиртумова, капитана А. Г. Марсанова.*

Scan by Greego

ISBN 5-235-02406-0

© Черкашин Н. А., 2000
© Издательство АО «Молодая гвардия»,
художественное оформление, 2000



Выход в свет этой книги ускорила трагическая гибель современнойшего атомного подводного крейсера «Курск». Рукопись уже находилась в редакторской работе, когда пришло страшное сообщение с берегов Баренцева моря. Так в ней появилась еще одна глава — «Трагедия «Курска»: версии и мнения».

Автор этих строк — в недавнем прошлом офицер-подводник, служивший на Северном флоте, автор многих книг о жизни и службе военных моряков, а потому неудивительно, что в некоторых случаях он придерживается норм военно-морской лексики, непривычных гражданскому глазу.

Уникальность этого издания, кроме всего прочего, состоит еще и в том, что все фотографии взяты из личных архивов командиров подводных лодок, семейных альбомов моряков-подводников. Жизнь в отсеках Холодной войны запечатлена на них без парада и ретуши — такой, какой была на самом деле. Снимки дополнены рассказами участников экстремальных, а порой драматических событий, которые были записаны на магнитную ленту и расшифрованы в процессе работы над книгой.

Все цифровые данные, номера соединений ВМФ СССР и РФ, номера подводных лодок, фамилии командиров и прочий фактологический материал взяты автором из открытой печати.

Через несколько лет Россия отметит столетие своего подводного флота. Трудно представить себе, сколько технических достижений, подвигов, походов, географических свершений, потерь и побед вместил в себя этот отрезок времени. Трудно поверить, глядя на первую российскую боевую субмарину «Дельфин» и тяжелый атомный подводный крейсер-ракетоносец «Акулу», что их разделяет всего одна человеческая жизнь. Но это так.

О нашем Военно-морском флоте написано немало и будет еще немало сказано. Но вот перед вами новая книга, вышедшая в популярной серии «Повседневная жизнь человечества»: «Повседневная жизнь российских подводников: В отсеках Холодной войны».

Это первая масштабная попытка художественно-документального осмысления того, чем жил и занимался наш подводный флот в послевоенное время, в годы беспримерного военного противостояния подводных армид в глубинах Мирового океана. С середины 50-х и по сию пору наши корабли и подводные лодки находились и находятся в тесном контакте с противостоящими им силами натовских ВМС. Именно поэтому в повседневной жизни российских подводников меньше всего рутины, она полна экстремальных ситуаций, героики, а порой и трагизма; она отмечена непревзойденными до сих пор ре-

кордными достижениями, о которых никогда не сообщалось в газетах. Многие из того, с чем приходилось сталкиваться нашим подводникам на боевых службах в морях и океанах, неизвестно широкому кругу читателей, многое впервые открывается только в этой книге. Она написана со знанием дела известным писателем-моряком, прошедшим суровую школу Северного флота, горнило подводных «автономов». Николай Черкашин проделал большую и очень нужную для флота работу, взяв на себя труд объездить десятки приморских городов, от Полярного до Севастополя, от Владивостока до Балтийска, от Кронштадта до Петропавловска-на-Камчатке, записав при этом сотни рассказов бывалых моряков, командиров кораблей, мичманов и матросов, командующих флотами и флотилиями, ветеранов Холодной войны... Так родилась эта уникальная летопись Холодной войны в океане — что называется из первых уст...

Уверен, что эти страницы с интересом прочтут и седой адмирал, и юный курсант, все, кому дорога морская слава нашего Отечества.

*Главнокомандующий
Военно-морским флотом
Российской Федерации
адмирал флота
Владимир Куроедов*

*Столетию
подводного флота России.
Тем сыновьям,
кого не устранила
судьба отцов*



Отец и сын: Геннадий и Глеб Лячины на мостике
атомной подводной лодки «Курск».
До катастрофы — месяц...

МЕЧ И ВОДА

Нижняя вахта

(Из записок капитан-лейтенанта
Николая Черкашина)

*«И ни я, ни братья мои, ни слуги
мои, ни стражи, сопровождав-
шие меня, не снимали с себя оде-
яния своего; у каждого были под
рукой меч и вода».*

Из Книги Книг

7 июля... Восточная часть Средиземного моря. Борт подводной лодки Б-409. ...Шестой месяц боевого патрулирования. Ищем американские атомные подводные лодки западнее Кипра и южнее турецкого залива Анталья.

За сутки мы проходим полный зигзаг от северной границы нашего позиционного района до южной, расходуя при этом 400—470 литров пресной воды и 11 ящиков регенерационных пластин, хотя по нормам химслужбы положено 19—20. Но экономим на «консервированном кислороде», как и на пресной воде, как и на всем прочем. До родного Полярного — 8 тысяч миль, до ближайшей плавбазы — кто его знает...

А пока что всплытие на ночной сеанс связи. Наше еженощное всплытие... Нечто подобное испытывает пехота, получив короткую передышку в ближнем тылу. На считанные минуты прекращен смертельный поединок с морем, готовым с дробящей неотступной силой прорваться в любое из многих сотен заборт-

ных отверстий: плохо поджатый сальник, негерметичную захлопку, фланец, клинкет... Поединок, к которому мы должны быть готовы в любую секунду подводного дня и подводной ночи — во всеоружии помп, главного осушительного насоса, раздвижных упоров, деревянных чопов-затычек...

Подводник обречен вести войну на два фронта: с морем, нависшим над ним многометровой толщей, и противником, который выискивает его с противолодочных кораблей, патрульных самолетов, вертолетов, космических спутников. И если даже к бортам подводной лодки не устремляются ракетоторпеды и глубинные бомбы, а во всем мире дрожит-колеблется зыбкий, но все же мир, борьба с первым врагом — морем, глубиной, забортным давлением все равно идет не на жизнь, а на смерть...

Я просыпаюсь от возгласа вахтенного офицера: «Задраен верхний рубочный люк!» Крикливый динамик висит над самой головой, и во сне в память мою, как на сеансах гипнопедии, навечно впечатываются ночные команды и переключки акустиков: «Глубина сорок метров. Горизонт чист...» или, как сейчас: «По пеленгу сорок пять шум винтов. Предполагаю транспорт!»

...Свищет в цистерны вода. Беспечное покачивание сменяется целеустремленным движением вниз, вниз, вниз — вглубь, вглубь, вглубь. Все вещи замерли, точно оцепенели от гипноза глубины: дверца шкафчика не бьется, посуда в буфете кают-компания не гремит. Отсек наливается тишиной, глухой до жути после клохтанья дизелей и плеска волн в борта. В минуты погружения превращаешься в очень чуткие живые весы: ощущаешь десятые доли градуса любого дифферента. Некая тяжесть, будто ртуть, переливается то в ноги, то в голову, пока, наконец, лодка не выравнивается и не появляются обманчивые ощущения тверди и покоя.

На столе у меня — китайский бурханчик с качающейся головой, поклоны и наклоны которой отмечают крены и дифференты корабля. Должно быть, сейчас голова божка запрокинулась — дифферент

заложили такой, что пятки мои уперлись в носовую переборку. Не иначе на рулях глубины Комлик — самый молодой «горизонтальщик». Нет ничего тоскливее, чем уходить на глубину с такой крутизной — одному — в темноте и гробовой тишине. В такие минуты родная каюта, дарующая столь драгоценное в отсечной тесноте одиночество, кажется склепом. Она так мала, что в ней можно или сидеть, или лежать. Она похожа на берлогу под стволом поваленного дерева: «ствол» — толстенный извив вентиляционной магистрали — проходит по подволоку. А круглый свод борта усиливает впечатление ямы. С подволока, словно мухоморы, свисают красные вентили аварийной захлопки и аварийного продувания балластной цистерны.

Нервы, нервы... На шестом или на седьмом месяце автономного плавания они неизбежно дают о себе знать. К черту загробные мысли! Лучший способ от них избавиться — пройти по отсекам, «выйти на люди».

Я натягиваю китель, нахлобучиваю пилотку...

Пригнувшись, вытискиваюсь из каютного проемчика в низенький тамбур, который отделяет каютку старпома, отодвигаю дверцу с зеркалом и выбираюсь в средний проход.

Изнутри подводная лодка похожа на низенький тоннель, чьи стенки и своды в несколько слоев оплетены кабельными трассами, обросли приборными коробками и вовсе бесформенной машинерией. Механизмы мешают распространяться свету плафонов, и оттого интерьер испещрен рваными тенями и пятнистыми бликами. У носовой переборки, в полумраке, словно красная лампада, тлеет сигнальная лампочка станции ЛОХ — «Лодочная объемная химическая» система пожаротушения.

Когда-то на первых русских лодках в центральном посту вот так же алела пальчиковая лампа перед иконкой Николая Чудотворца — покровителя рыбаков и моряков. Но у подводников есть и совсем свой святой — праведник Иона, совершивший, как известно, подводное путешествие во чреве китовом.

Красная «лампада» освещивает другому Ионе — Ионе Тодору, вахтенному электрику второго отсека. Завидев меня, он приподнимается из укромного местечка между командирской каютой и водонепроницаемой переборкой носового торпедного отсека.

— Тарыщ-кап-нант, вахтенный электрик матрос Тодор!

— Есть, Тодор. Как плотность?

С легким молдавским акцентом Тодор сообщает плотность электролита в аккумуляторных баках. Я щелкаю выключателем аварийного фонаря — горит. На этом «официальную часть встречи» можно прервать. Я — замполит, и от меня, кроме вопросов по службе, всегда ждут чего-то еще. Старпом называет такие мои вылазки «поговорить с матросом на сон грядущий о любимой корове, больной ящуром». Тодор — бывший виноградарь, и мы действительно говорили с ним когда-то о страшной болезни лозы — филлоксере. Это было давным-давно, еще в самом начале похода. С того времени мы успели с ним вот так — мимоходом, накоротке — переговорить об Ионе Друцэ и Марии Биешу, Кишиневе, коньяке «Калараш», мамалыге, Котовском, Маринеско, о том, что молдавское «ла реве-дере!» очень похоже на итальянское «арри ведерчи!», о битве при Фокшанах, о цыганах, что «шумною толпою по Бессарабии кочуют», о...

Он единственный молдаванин в экипаже, и я знаю, как приятны ему эти беглые напоминания о родине. В Молдавии я никогда не был. Мне рассказывала о ней мама, которая начинала там врачом-эпидемиологом... И без того скромные мои знания о «солнечной Молдове» давно иссякли. Тодор ждет. Ну что я ещё скажу?! Не повторять же снова об этой проклятой филлоксере?! Тодор сам приходит на помощь:

— Товарищ капитан-лейтенант, не слышали в «Последних известиях», какая там погода у нас?

Ну как ему скажешь, что не слышал?!

— Слышал. Сухо. Безоблачно. Температура — около тридцати.

Тодор светлеет:

— Как всегда! У нас всегда так!

Я заметил, с каким вниманием слушают в отсеках сводку погоды в «Последних известиях». И в самом деле, услышишь, что в Москве оттепель, ветер слабый до умеренного, гололед, — и будто клочок письма из дома получил. Трудно ли представить себе московский гололед?

«С огнестрельным оружием и зажигательными приборами вход в отсек категорически запрещен!» Медная табличка приклепана к круглой литой двери лаза в носовой торпедный отсек. Оставь огниво всяк сюда входящий. Всяк сюда не войдет. В рамочке на переборке — «Список должностных лиц, которым разрешен вход в первый отсек при наличии в нем боезапаса». Список открывает фамилия старпома, за ней — моя.

Первый отсек самый большой — он протянулся во всю длину торпед, и оттого, что передняя его стенка скрыта в зарослях трубопроводов и механизмов, замкнутое пространство стальной капсулы не рождает ощущения безысходности. Ему не может здесь быть места хотя бы еще и потому, что сам отсек задуман как убежище: над головой — торпедопогрузочный люк, через который, если лодка не сможет всплыть, выходят на поверхность точно так же, как и через трубы носовых торпедных аппаратов. Это двери наружу, врата исходов.

На настиле между стеллажными торпедами меня встречает вахтенный отсека старшина первой статьи Ионас Белозарас. Опять Иона!.. Белозарас — отличник боевой и политической подготовки, а также военно-морского флота, специалист первого класса, командир отделения торпедистов, группкомсорг, помощник руководителя политзанятий.

Я люблю этого старшину вовсе не из-за его многочисленных титулов; тихий неразговорчивый литовец, человек слова и дела, на него всегда можно положиться... Он постарше многих своих однокашников по экипажу — пришел на флот после техникума и еще какой-то отсрочки. Рядом с девятнадцатилетним Тодором — вполне взрослый мужчина, дипломиро-

ванный агроном. Я даже прощаю ему учебник «Агрохимии», корешок которого торчит из-под папки отсечной документации. Вахта торпедиста — это не вахта у действующего механизма, но дело даже не в том. Белозарас поймал мой взгляд, и можно быть уверенным, что теперь до самой смены к книге он не притронется. Нотаций об особой бдительности в конце похода лишь все испортят.

Чтобы соблюсти статус проверяющего начальника, я спрашиваю его о газовом составе воздуха. Вопрос не праздный. Ведь даже «эликсир жизни» в соприкосновении с маслом взрывоопасен, точно так же, как выделяющийся в аккумуляторных отсеках водород, недаром торпеды и все инструменты подвергают здесь обезжириванию.

Вахтенный торпедист каждые два часа обязан включать газоанализатор и сообщать показания в центральный пост. Все в норме. Кислорода — 21%, углекислоты — 0,4%. Я не спешу уходить. Любой отсек — сосуд для дыхания. Все его пространство, изобретенное, разорванное, пронизанное механизмами, — это пространство наших легких, под водой оно как бы присоединяется к твоей плевре. Воздух же в первом всегда кажется свежее, чем в других помещениях. Видимо, потому, что он прохладнее, его не нагревают ни моторы, ни электронная аппаратура, не говоря уже о камбузной плите или водородосжигательных печках. Я делаю несколько глубоких очистительных вдохов...

Чтобы пройти в кормовые отсеки, надо вернуться в жилой офицерский. Он похож на купированный вагон, грубовато отделанный деревом. Здесь же, под сводом левого борта, протянулась выгородка кают-компаний. В одном ее конце едва умещается ободраный холодильник «ЗИЛ», прозванный за могучий рык «четвертым дизелем»; в противоположном — панель с аптечными шкафчиками. Раскладной стол сделан по ширине человеческого тела и предназначен, таким образом, не только для того, чтобы за ним сидели, но и для того, чтобы на нем лежали. Лежали на нем трижды — три аппендикса вырезал под водой

в дальних походах доктор. Может быть, поэтому, а может быть, потому, что столовый мельхиор под операционными светильниками сверкает на белой скатерти зловещей хирургической сталью, за стол кают-компания всегда садишься с легким душевным трепетом.

В положенный час кают-компания превращается в конференц-зал, в лекторий, в чертежную мастерскую, канцелярию, киноклуб, библиотеку и просто в салон для бесед.

Под настилом палубы отсека — трюм. В этом легко убедиться, если отдраить в среднем проходе люк и заглянуть в лаз аккумуляторной ямы: в два яруса стоят там огромные черные баки элементов. В них заключена подводная сила корабля, его ходовая энергия, тепло, свет.

Но в этом же подполье обитает и гремучий дух-разрушитель — водород. Одна двадцать пятая часть его в воздухе рождает взрывоопасную газовую смесь. Батареи постоянно выделяют водород, и следить за периодической вентиляцией их, как заведено еще со времен Первой мировой войны, — святая обязанность вахтенного офицера — в море, дежурного по кораблю — в базе.

Центральный пост — средоточие органов управления всех жизненно важных корабельных систем, мозг подводной лодки. Тронное место в центральном посту занимает железное креслице, приваренное к настилу у носовой переборки так, что командир в нем всегда сидит спиной к носу корабля. Оно похоже на подставку для старинного глобуса. Под креслом размещен штурманский агрегат. Если уместиться в тесной чаше сиденья, то в лопатки упрутся, словно стетоскопы, ревунные раструбы машинных телеграфов. Прямо у колен окажется «разножка» боцмана перед манипуляторами рулей глубины и многоярусным «иконостасом» из круглых шкал глубиномеров, аксиометров, дифферентометров.

За спиной боцмана — конторка вахтенного офицера с пультом громкой междотсечной связи. У ног «вахтерцера» сидит обычно на «сейфе живучести» —

несгораемом ящике с документацией по непотопляемости корабля — вахтенный механик.

Эти четыре человека — недреманный «мозжечок» субмарины — размещены купно, как экипаж танка.

Сейчас здесь напряженно: подвсплыли в приповерхностный слой на сеанс связи. Слегка покачивается. Из выносного гидроакустического динамика слышно журчание, с каким перископ и выдвижные антенны режут поверхность. Это журчание да бесплотная мягкая сила, налегающая то на спину, то на грудь, — вот, пожалуй, и все, чем планета Земля дает знать о себе. Под водой же обрываются и эти связи с внешним миром. Единственное, что напоминает о береговой, сухопутной жизни, — сила тяжести. За стенками прочного корпуса могли бы проноситься звездные миры и проплывать затонувшие города, бушевать смерчи или протуберанцы, но в отсеках все так же ровно светили бы плафоны и так же мерно жужжал репитер гидрокомпаса. Но мы-то знаем, что за этой тишиной и бездвижностью. Мы погружены в мир сверхвысоких давлений — такой же опасный, как космический вакуум. Мысль эта неотступна, как и давление океана. Она напрягает душу, чувства, разум так же, как обжатие глубины — прочный корпус.

Быть в центральном посту и не заглянуть в штурманскую рубку очень трудно. Это единственное место на подлодке, где ощущается движение корабля, где своими глазами видно, как пожирается пространство: в окошечках штурманского прибора переползают цифры миль, градусы и секунды пройденных меридианов, параллелей...

Мне нравится бывать здесь еще и потому, что деревянная каморка в железных джунглях центрального поста — с полками, заставленными томами лочий, крохотными шкафчиками, выдвижной лампой и самым широким на лодке столом (чуть больше кухонного для малометражных квартир) — напоминает об уюте оставленного дома. К тому же это самая что ни на есть моряцкая рубка на подводной лодке: карты, секстанты, хронометры, звездный глобус... Тонко от-

точенные карандаши, резинки, мокнувшие в спирте, параллельная линейка из грушевого дерева, острый блеск прокладочных инструментов...

За прокладочным столом сегодня младший штурман лейтенант Васильчиков. Широкий, круглолицый, с яркими губами. Смотришь на него и почему-то сразу представляешь его мать: дородную, добрую, чадолюбивую. Мне всегда становится неловко, когда с губ Васильчикова срывается порой крепкое словцо. Как будто его мать где-то рядом и краем уха все слышит. Ругаться ему органически не идет: он добродушен и начитан. Единственный офицер в кают-компании, у кого ни с кем никаких конфликтов. Тип универсальной психологической совместимости.

«Тип» только что бросался ластиком, привязанным к клеске, в лопасти вентилятора — здорово отскакивает! Вахта выпала скучная — карта пустая, ни островов, ни банок, серая цифирь глубинных отметок. До точки поворота еще ой как не скоро...

Заметив меня, Васильчиков смущается и поспешно разворачивает свиток ватмана: «Вот, Николай Андреевич, все готово!» На листе каллиграфически вычерчена схема нашего возвращения домой — вокруг Европы. Схему повесим на самом бойком месте — в коридоре четвертого отсека, — и штурман ежедневно будет отмечать на ней положение корабля. Хоть видно будет, куда нас занесли подводные черты.

Я беру в руки изящную коробочку из лакированного дерева — футляр из-под давно утопленных палубных часов. Шкатулочка обшита изнутри зеленым бархатом и снабжена медными крючочками — идеальное вместилище для моего бурханчика. Васильчиков держит в ней предохранители, и давний наш торг — три пачки дефицитнейшей в море цветной фотопленки — никак не состоится. Я выразительно вздыхаю, и Васильчиков не менее выразительно поднимает брови: дело хозяйское...

— Две, — предлагаю я.

— Побойтесь бога, Николай Андреевич! Ручная работа.

Работа-то ручная... Но вещь остается вещью; фо-топленка — продолжение памяти. А в памяти хочется удержать так много...

Следующий отсек — жилой, мичманский. Устроен он почти так же, как и второй, — те же аккумуляторные ямы под настилом, тот же коридор купированного вагона. Тут расположены рубка радистов, каюты механика и помощника, сухая провизионка, мичманская кают-компания, она же — восьмиместный кубрик...

По сравнению с первым отсеком, где в тропиках самый благодатный прохладный климат, атмосфера здесь пахучая и жаркая даже в Арктике. Причиной тому — электрокамбуз, приткнувшийся к кормовой переборке. Напротив, чуть в стороне от двери, разверзся в полу люк мрачно знаменитой среди молодых матросов боцманской выгородки. Сюда спускаются провинившиеся, чтобы вершить на дне ее тесного трюма сизифов труд по наведению чистоты и сухости.

В дверях камбуза замечаю старпома — Жору Симбирцева. Что-то жует.

— Не спится, Андреич?

— Бессонница.

— Это от голода, — авторитетно заявляет старпом. — Море любит сильных, а сильные любят поесть.

Если это так, то море непременно любит Симбирцева — волжанина с бурлацким разворотом плеч: еле в люк пролезает.

Камбуз — сплошной перегонный куб: пары из лагунов (кастрюль) конденсируются на холодном подволоке, и крупный дождь срывается сверху. Догадливые коки сделали себе навес из распоротого полиэтиленового мешка. Кок-инструктор мичман Маврикин печет оладьи. Наверху шторм, глубина небольшая — качает. Масло стекает то туда, то сюда и все время подгорает. Оладьи наезжают одна на другую — спекаются в пласт. Маврикин кромсает его ножом.

— Ну так что, Маврикивна, — продолжает старпом прерванный разговор, — загубил пролетарское дело на корню. В «провизионке» зверинец развел.

Вчера в трюме центрального поста под дверью рефкамеры старшина второй статьи Пяткин поймал мышь.

— Дак один только мышь, товарищ капитан-лейтенант. Дуриком завелся. Ни одного больше не будет.

Фигура Маврикина невольно вызывает улыбку; в кителе до колен и с длинными, как у скоморохов, рукавами, он ходит несуразно большими и потому приседающими шагами. По натуре из тех, кто не обидит и мухи — незлобив, честен.

Маврикин — мужичок из-под Ярославля — пошел на сверхсрочную — в мичманы, чтоб денег скопить на хозяйство. По простоте душевной он этого и не скрывает. В деревне осталась жена с двумя девчонками. Знала бы она, на что подбила своего тишайшего мужа! Да и он уже понял: эта служба — не самый легкий путь для повышения личного благосостояния.

— Деньги зря нигде не платят, — делился Маврикин со мной своим открытием уже на вторые сутки похода.

Под водой он впервые, и его немало беспокоит морская толща, подпираемая полукруглым подволоком камбуза. «Как бы не потопнуть нам, — чистосердечно поведал он о своих опасениях. — Уж больно железа кругом много».

— Мышь, говоришь, одна? — усмехается Симбирцев. — Смотри. Попадется зверь, ящик коньяка поставишь.

Маврикин радостно улыбается:

— О, дак за ящик нарочно подпустить можно!

— Фу, как плохо ты думаешь о своем старпоме!

Симбирцев оставляет камбуз с напускной обидой. Дело сделано: «психологическое напряжение» снято. Маврикину не так тягостно. Мышь под водой живет, а уж он, Маврикин, и подавно выживет.

Там, где побывал старпом, делать нечего; порядок наведен, люди подбодрены. Иду в корму по инерции...

Получить представление о здешнем интерьере можно, лишь вообразив такую картину: в небольшом гроте под сенью нависших зарослей вытянулись рядом длинные плиты — что-то вроде мегалитиче-

ской кладки. Так вот: «заросли» — трубопроводы и магистрали. «Плиты» — верхние крышки дизелей. В надводных переходах на них обычно отогреваются промокшие на мостике вахтенные офицеры-сигнальщики.

Над средним дизелем подвешен чайник, отчего и отсек стал похож на цыганскую кибитку.

Вахтенный отсека — старший матрос Еремеев. С мотористами вообще трудно найти общий язык, а с Еремеевым у меня отношения и вовсе не сложились. У Еремеева открытое, располагающее лицо рабочего паренька. Наряди такого в косоворотку, сбей ему картуз набекрень — любой режиссер охотно пригласит на роль питерского мастерового. При всем своем обаянии он один из тех, кто четко знает свои права и чужие обязанности. Механик на него не надышится — Еремеев лучший моторист на подводной лодке, «золотые руки», умеет много больше того, что требуется от матроса срочной службы. Еремеев давно набил себе цену и ведет себя с тем вызовом, с каким водопроводчик торгуется с хозяином квартиры, где то и дело подтекают краны. И все же есть в нем что-то подкупающее, особенно когда смотришь, как лихо и уверенно управляется он со своими вентилями, кнопками, рычагами на запуске дизеля. К тому же держится Еремеев даже в самых невыгодных для себя ситуациях с таким достоинством и степенством, что ни один мичман и ни один офицер, по-моему, ни разу не повысили на него голос.

С погружением под воду мотористы передают эстафету электрикам. После стального клёкота дизелей глухой гуд гребных электродвигателей льется в уши целебным бальзамом. Палуба по понятным причинам сплошь устлана резиновыми ковриками. От них ли, от озона ли, который выделяется работающими электродвигателями, здесь стоит тонкий крапивный запах.

Во всю высоту — от настила под подволоку — высятся параллелепипеды ходовых станций. Между ними — койки в два яруса. Точнее, в три, потому что самый нижний расположен под настилом — в трюме —

только уже в промежутках между главными электромоторами. Спят на этих самых нижних койках митчелисты — матросы, обслуживающие гребные валы и опорные подшипники размером с добрую бочку. Из квадратного лаза в настиле торчит голова моего земляка и тезки — матроса-москвича Данилова. Я спускаюсь к нему с тем облегчением, с каким сворачивают путники после долгой и трудной дороги на постоянный двор. После «войны нервов» в дизельном в уютную «шхеру» митчелистов забираешься именно с таким чувством. Здесь наклеена на крышку контактной коробки схема московского метро. Глядя на нее, сразу же переносишься в подземный вагон. Так и ждешь — из динамика боевой трансляции вот-вот раздастся женский голос: «Осторожно, двери закрываются. Следующая станция — «Преображенская площадь».

Данилов знает мою особую к нему приязнь, но всякий раз встречает меня официальным докладом с перечислением температуры каждого работающего подшипника. Лицо у него при этом озабоченно-внимательное; так ординатор сообщает профессору во время обхода температуру больных. Подшипники, слава Богу, здоровы все, но подплавить их — зазевайся митчелист — ничего не стоит. Это одна из самых тяжелых и легко случающихся аварий на походе, и я выслушиваю доклад с интересом отнюдь не напускным.

Данилов — из той волны безотцовщины, что разлилась после войны. Мать — он всегда называет ее «мама» — дала ему «девичье» воспитание: Данилов робок, застенчив, нелюдим. Он штудировал том высшей математики — готовится в институт. Частенько стучится ко мне в каюту: «Товарищ капитан-лейтенант, разрешите послушать мамину пленку». Перед походом собрал звуковые письма-напутствия родителей многих матросов, и Данилову пришла самая большая кассета. Я оставляю его наедине с магнитофоном и ухожу обычно в центральный пост или в кают-компанию. Он возвращается к себе с повлажневшими глазами...

— Подшипники не подплавим?

— Как можно, товарищ капитан-лейтенант!

Напоследок задаю ему ритуальный вопрос:

— Гражданин, не подскажите, как проехать... — придумываю маршрут позакovskyристей — с «Беговой» на «Электрозаводскую»?

Данилов расплывается в улыбке и по памяти называет станции пересадок.

Жилой торпедный отсек вполне оправдывает свое парадоксальное название. Здесь живут люди и торпеды. Леса трехъярусных коек начинаются почти сразу же у задних аппаратных крышек и продолжают по обе стороны среднего прохода до прочной переборки. Стальная «тепушка» с нарами. Дыхание спящих возвращается к ним каплей отпотевшего конденсата. Неровный храп перекрывает свиристые гребных винтов. Они вращаются рядом — за стенами прочного корпуса, огромные, как пропеллеры самолета.

Площадка перед задними крышками кормовых аппаратов своего рода форум. Здесь собирается свободный от вахты подводный люд, чтобы «потравить за жизнь», узнать отсечные новости, о которых не сообщают по громкой трансляции. Здесь чистится картошка, если она еще есть. Здесь собирается президиум торжественного собрания, вывешивается киноэкран — прямо на задние крышки. Сюда, как на просцениум, выбираются из-за торпедных труб самодеятельные певцы и артисты.

У матроса Сулеймана Мухтарова несколько необычный боевой пост — в гальюне. По боевой тревоге он бежит в гальюн центрального поста, забирается в тесную выгородку и, присев на крышку унитаза, — больше не на что, в полный рост не встанешь, — ждет дальнейших событий, наблюдая одновременно «за герметичностью прочного корпуса в районе БП-3». Ужасная участь для поэта — нестись в торпедную атаку верхом на крышке унитаза. Но Мухтарову вверены и святая святых подводной лодки — оба

входных рубочных люка: верхний и нижний. Только это еще может примирить как-то с обязанностями трюмного боевого поста № 3.

Чаще всего он выглядывает из-за железной своей дверцы, выставив в щель коротковатую волосатую ногу. Заметив, что напряжение в центральном посту спало, он выбирается из ненавистного убежища и начинает подтирать ветошью несуществующую грязь. В такие минуты он похож на духанщика с картин Пиросмани — добродушного и лукавого.

Механик, в подчинении которого находится Сулейман, теряет с ним обычную строгость. Завидев выставленную из-за двери ногу, он ласково грозит пальцем в щель:

— Ай, Сулейман! Шай-та-ан...

Это значит, что на крышках люков проступила где-то ржавчина. Нога исчезает, дверца закрывается.

Кажется, нет такого человека в экипаже, который бы не объявил Сулейману: «После службы заеду к тебе в гости». Даже доктор, намазывая «зеленкой» фурункул, деловито предупредил:

— После похода приеду к тебе в гости. Барана разрежешь?

— Зарэжу.

— То-то...

Вряд ли кто-нибудь выберется в горный аул — далеко; лодка держит цепко, а время на берегу — шагреновая кожа, но каждому приятно сознавать: там, высоко в горах, есть дом, где тебя примут как дорогого гостя.

Смена дня и ночи под водой незаметна, но, чтобы не ломать подводникам «биологические часы», уклад жизни построен так, что на ночные часы приходится как можно больше отдыхающих. В это время обычно сокращается освещение в отсеках, команды передаются не по трансляции, а по телефону.

Устроить себе ложе на подводной лодке — дело смекалки и житейского опыта. Хорошо на атомоходах — там простора в отсеках не занимать: матросы спят в «малонаселенных кубриках». На дизельных субмаринах о такой роскоши приходится только

мечтать. И хотя у каждого есть на что преклонить голову, человек ищет где лучше.

Вон электрики расположились в аккумуляторных ямах. Там тихо, никто не ходит, не толкает, а главное, ничто не мешает вытянуться в полный рост в проходе между черными эбонитовыми коробами с серной кислотой.

Торпедный электрик изогнулся зигзагом в извилистой «шхере» между ТАСом — расчетным аппаратом торпедной стрельбы и выгородкой радиометристов.

Мерно гудят под пойолами настила гребные электродвигатели. Там, между правым и средним моторами, спит митчелист Данилов. В изголовье у него смотровое окно на коллектор с токоведущими щетками. Щетки немного искрят, и окно мигает голубыми вспышками, будто выходит в сад, полыхающий грозой. Что снится ему сейчас в электромагнитных полях под свиристенье вращающихся по бокам гребных валов?

Яркий свет горит в штурманской рубке, до дыр истыкана карта иглами измерителя, лейтенант Васильчиков высчитывает мили до очередной поворотной точки.

Борется с дремотой командир, подстраховывающий в центральном посту новоиспеченного вахтенного офицера. Сидит он не в кресле, а в круглом проеме переборочного лаза, на холодном железе, чтобы легче гнать сон. Время от времени он вскидывает голову, запрашивает курс, скорость, содержание углекислоты, и снова клонится на грудь голова, налитая лютой бессонницей.

Боцман у горизонтальных рулей неусыпно удерживает лодку на глубине. А над ним, в прочной рубке, влачит глухое одиночество рулевой-вертикальщик, отсеченный от мира сверху и снизу задранными люками.

И, конечно же, бодрствует гидроакустик, единственный человек, который знает, что происходит над лодкой и вокруг нее. Слышит он, и как журчит обтекающая корпус вода, и как постукивает по металлу в

пятом отсеке моторист Еремеев, ремонтирующий помпу, и как кто-то неосторожно звякнул переборочной дверью в седьмом. Стальной корпус разносит эти звуки под водой, словно резонатор гитары.

Подводная лодка спит вполглаза тем сторожким сном, каким испокон веку коротали ночи и на стрелецких засеках в виду татарских отрядов, и в кордегардиях петровских фортеций, и у лафетов на бородинских редутах, и на орудийных площадках бронепоездов, и в дотах брестского укрепрайона...

Подводная застава России...

Никто не знает, где и когда появилась первая подводная лодка. Если верить Аристотелю, то еще Александр Македонский спускался под воду в стеклянной бочке в гавани Тира, его интересовали подводные заграждения противника.

Можно считать первыми подводниками те сорок запорожских казаков, что прокрались к турецкому судну в подводном челне из воловьих шкур и напали на него.

Можно считать, что подводное плавание началось с погружения подводной галеры голландского врача Дреббеля в 1620 году, а первым командиром подлодки — английского короля Якова I, сына Марии Стюарт.

Можно считать, что боевые корабли глубин пошли от «потаенного судна» Ефима Никонова, чей проект одобрил Петр Первый.

Бесспорно одно: подводная лодка родилась как оружие мести — тайной и беспощадной. Всякий раз, когда к берегам страны, обладавшей слабым флотом, подступали чужие эскадры, патриоты-энтузиасты убеждали своих адмиралов разгромить неприятеля из-под воды: проекты подводных тарано-, мино- и даже ракетноносцев выдвигались один за другим.

Наполеон, разочаровавшись в подводной лодке Фултона, ходившей под парусом, с саркастической усмешкой наложил резолюцию: «Дальнейшие опыты с подводной лодкой американского гражданина Фултона прекратить. Денег не отпускать».

Мог ли император предположить, что за его спасение с острова Святой Елены возьмется земляк изобретателя, некто контрабандист Джонсон и возьмется сделать это с помощью подводной лодки, так что только смерть Бонапарта помешает дерзкому авантюристу.

Рыцарство погубила пуля, дававшая возможность «черни» наносить удары исподтишка, из-за укрытия. Подводная лодка упразднила «честные приемы» открытого морского боя.

Не случайно одним из изобретателей этого оружия был иезуитский монах Мерсен — «рыцарь плаща и кинжала».

«Плащ» — морская толща, «кинжал» — торпеда.

Подобно самолету — с появлением бомбардировщиков полоса между фронтом и тылом несколько стерлась, — подводные лодки свели на нет это различие на море.

Человек спустился в подводную лодку и вышел на ней в атаку задолго до рождения на книжных страницах «Наутилуса», капитана Немо, да и самого Жюль Верна. С тех пор, за сто с небольшим лет, «черепахи» вытянулись, обрели стремительные очертания щучьих тел.

После того как в 1914 году германская подводная лодка «U-9» потопила сразу три английских крейсера, морские бои из линейных стали превращаться в вертикальные: смертоносные снаряды понеслись из глубины на поверхность и с поверхности в глубину.

Прошло еще полсотни лет, и подводные лодки выросли в размерах, раздобрели в формах: стали кургузо-округлыми, словно сократившиеся от сытости пиявки. В таком виде — в виде «кочующих» подводных ракетодромов — они опасны ныне не только для океанского судоходства, но и для больших городов любого самого обширного континента. Их так и называют — «сити киллерз» — «убийцы городов».

И тогда вспомнили про субмарины с тощими щучьими телами — дизель-электрические. Они уступают атомоходам в скорости, но под водой, на элект-

ромоторах, они менее шумны, а значит, более чутки. И «убийцы городов» — стальные «драконы», «скорпионы», «скаты» — стали осторожничают в своей родной стихии...

У нашей подводной лодки самый красивый силуэт. За его элегантность справочник Джейна присвоил всем остальным кораблям этого проекта условное наименование — лодка типа «фокстрот». Когда видишь ее впервые, меньше всего думаешь, сколько на ней торпедных аппаратов. Поражает потусторонность ее форм: и округлая рубка, и рыбащерные бок, скошенные зализанные вертикали — все говорит о ее существовании по ту сторону поверхности моря.

* * *

Голос старпома с мостика:

— Центральный!

— Есть Центральный! — откликается вахтенный центрального поста.

— Зашло солнце. Записать в журнал: «В 20.30 зашло солнце. Включены ходовые огни». Ходовых огней не включать.

Запись для будущих проверяющих. В Средиземном море мы ходим без отличительных огней, дабы не нарушать свою скрытность...

Мы пришли сюда с Севера, обогнув Скандинавию, Англию, Испанию... Кажется, еще вчера мы были в Атлантике...

Где, как не в океане, место большой океанской подводной лодки? И она в океане, и ночной шторм вокруг нее...

Трудно придумать более простую задачу для современного корабля глубин: надводный переход в район погружения. Обычный переход из точки «А» в точку «Б» без уклонения от самолетов, без прорыва противолодочных барьеров, без форсирования минных полей... Но в шторм не просто все. Даже поднести ложку ко рту.

Старший помощник командира капитан-лейтенант Симбирцев, мокрый с головы до ног, спустился в центральный пост, нажал тумблер микрофона:

— Вниманию экипажа! Выход наверх запрещен!

Волны перекатываются через рубку так, что подлодка на время оказывается в родной стихии. Но наверху остались люди — верхняя вахта. Из ограждения мостика возвышаются по грудь вахтенный офицер лейтенант Симаков и старшина команды рулевых-сигнальщиков мичман Ерошин. Оба одеты в резиновые комбинезоны, оба обвязаны и принайтовлены страховочными концами к перископным тумбам. Они похожи на двух отчаянных водолазов, которые решили уйти на глубину вместе с подводной лодкой.

Стоять в такую непогоду на мостике — все равно что высовываться из окопа во время обстрела: подхваченные вихрем брызги волн, размолотых о бульбу носа, картечью проносятся мимо. Береги глаза! Тяжелые капли бьют увесисто и больно даже сквозь резиновую костюма. Не зевай: как только перед форштевнем взметнулся белый взрыв волны, прикрывай глаза рукавицей — через секунду сыпанет заряд шквального града, острым соленым песком сечанет по лицу морская пыль. А вот этой волне лучше поклониться. Оба вахтенных, сторбившись, приседают и тут же пригибаются еще ниже — вся тяжесть не разбитого о рубку водяного вала обрушивается на них. Они распрямляются, будто пудовые мешки сбросили, и снова, усердными грузчиками, подставляют спины очередному валу. Но не кланяться волнам выставлена верхняя вахта. Едва мостик выныривает из водяного холма, как оба, лейтенант и боцман, отфыркиваясь и отплевываясь, оглядывают горизонт. Подводная лодка идет сейчас, доверяясь лишь их глазам да еще слуху гидроакустиков. Но даже самые чуткие гидрофоны, самая совершенная локация в такой шторм малопригодны. Рев океана оглушает гидрофоны, волны сбивают плавный ход локаторной антенны, и только живые человеческие глаза под навесом мокрых рукавиц остры и надежны сейчас, как и сто, и тысячу лет назад.

Для лейтенанта Симакова это первая океанская вахта. Для меня — тоже. А вот боцман Ерошин за двадцать лет службы на подводных лодках и со счета

сбился, какая. Уж во всяком случае одна из последних. Решил боцман уйти после «автономки» на береговую службу.

В ограждении рубки у подножия мостика разверстый люк входной шахты — стального колодца, наполненного желтым электрическим светом. Несколько раз через него заплескивала в центральный пост вода, и командир приказал задраить верхний рубочный люк. Толстенный литой кругляк опустился, и от этого на мостике стало еще неудобнее. Теперь верхняя вахта и вовсе осталась одна посреди то и дело ныряющего в океан железа. Экипаж укрылся в прочном корпусе. Единственное, что связывает их теперь с миром тепла и света, — динамик (он же микрофон) громкой связи.

— Центральный! — нажимает клавишу лейтенант Симаков. — По пеленгу триста — цель. Дистанция сорок кабельтовых. Разойдемся левыми бортами.

Или:

— Центральный! По пеленгу сто десять — огни самолета. Угол места двадцать градусов.

Это все боцман в темноте высмотрел. Зато сегодня утром лейтенант Симаков обнаружил прямо по курсу ржавый цилиндр, похожий на мину. Не так-то просто было его заметить в солнечной дорожке.

Волны взлетают неровными толчками. Угловатые, граненые, будто тесаные гранитные глыбы, они вскидываются тяжело, медленно набирая крутизну, и вдруг из гребня выстреливает косматый белопенный взброс. Р-раз! И он уже сорван ветром, разметан в облако брызг, а обезглавленная волна уныло опадает.

Носовая оконечность лодки почти не появляется над водой, и оттого кажется, будто среди волн пляшет одна лишь рубка — утлый железный челнок с двумя привязанными к перископной тумбе, будто к обломку мачты, гидронавтами. И еще не по себе становится, когда, пригнувшись от тяжелого наката, видишь, как снизу, из палубных шпигатов, поднимается вдруг быстрая клокочущая вода. Она затапливает тесное пространство рубки по колени, по пояс, по грудь. И нехорошая мысль мелькает: уж не погружа-

ется ли лодка, не уходит ли на глубину от шторма, забыв про верхнюю вахту?

Но нет, внизу про нее не забыли.

— Симаков, как там оно «ничего»? — спрашивает динамик голосом старпома.

— Сыровато, но жить можно! — в тон ему бодрится лейтенант.

— Не скучайте! Сейчас к вам командир поднимется.

Носовая надстройка всплывает и, вся еще в каскадах стекающих струй, вздымается так, что торпедные аппараты целятся в небо. Выжимая из-под век морскую воду, боцман поминает недобрым словом солнце, которое накануне шторма предательски село в тучу.

И снова палуба проваливается вниз; лодка мелко сотрясается, будто сползает по ступенькам в глубину. И снова белый взрыв разбитой волны встает выше рубки...

Я несколько раз ловил себя на том, что мне чертовски хочется спуститься под козырек ограждения рубки, прикрыть лицо толстыми стеклами лобовых иллюминаторов. Но... Но рядом вцепился в планширь боцман, мичман Ерошин, и ему все нипочем, да и лейтенант Симаков держится хоть куда.

Поднялся командир — капитан 3-го ранга Неворов. Встал на откидную площадку мостика:

— Ну что, орлы?! Еще час — и погрузимся... Боцман, сколько на ваших?

Ерошин подносит стрелки к глазам, потом к уху:

— Часы для красоты, а время по солнцу. Залило их, товарищ командир. Забыл снять, старый пень...

— Так они же водонепроницаемые?

— Пригнитесь, товарищ командир!

Пригнулись, вынырнули...

— Вы штурмана с «девятки» знаете? — вытряхивает воду из капюшона боцман. — Купил он часы японские. Прочитал в паспорте — на ста футах под водой работают. Ну, поспорили с помощником. Положили в мешочек, привязали на мостике. Погрузились на тридцать метров. Всплыли — часы всмятку...

Посмеяться не довелось — мостик снова скрылся под водопадом.

Спереди рубка подводной лодки похожа на черную двухэтажную башенку. Торчат поверх нее три головы в капюшонах. Лодку возносит на волну, и тогда кажется, что «башенка» стоит на водяном холме, точь-в-точь как дозорная вышка на степном кургане... Красны глаза у верхней вахты от морской соли и бессонницы.

...Внизу не легче. Боеголовки торпед в первом отсеке выписывают вместе со всей носовой оконечностью плавные «восьмерки». Лица у торпедистов бледно-оливковые. Молодой электрик Тодор прилег на стеллажную торпеду, и голова его вместе с боеголовкой совершает одни и те же, сосущие под ложечкой качания — вверх-вправо-вниз-влево-вверх...

— Такие же глаза были у моей бабушки... — разглядывает матроса старшина команды. — За день до смерти.

Но Тодор безучастен ко всему на свете.

— Бери ветошь и протри стеллажи. Тошнить не будет! Ну?! Кому говорю?!

Трудотерапия — единственное действенное средство против морской болезни. Матрос недоверчиво следует совету, и то лишь потому, что мичман повторяет его уже как приказ. Тодор не трет. Он волочит тряпку по торпедке, словно изнуренный дервиш, который влачит свои лохмотья по мостовой.

В кают-компании матрос-химик, он же вестовой, склонился на коленях перед мусорной кандейкой... Это самый первый его выход в море, и он даже не подозревал, что человеку может быть так худо, даже если он не тонет, не горит, не задыхается хлором, а всего-то в сухой, уютной кают-компании сперва мягко проваливается на диванных подушках, а затем так же плавно возносится вместе с ними вверх. Страдания его столь велики, что доктор, бесстрастный корабельный лекарь, не выдержав мук здорового парня, пускается на хитрость. Подмигнув старпому, он достает коробочку с витамином «С» в драже:

— Хим, хочешь таблетку от «морской болезни»?

— У-у... А-у-угу, — только и может выдавить из себя химик.

Доктор милостиво протягивает ему желтый шарик:

— Положи под язык до полного рассасывания.

Через минуту любопытствует:

— Ну как, легче?

Химик благодарно кивает головой, но оторваться от кандейки не рискует.

— Стыдно, хим! А как же люди на вахте стоят? Без кандейки? Сходи в дизельный — посмотри на мотористов...

Хуже всего переносить качку мотористам — под жаркий грохот дизелей, в душном смраде разогретого масла. За деревянной конторкой вахтенного механика — лейтенант-инженер Серпоккрылов, командир моторной группы. Для него, так же как и для лейтенанта Симакова, это первая вахта в океане. И если Симаков там, на мостике, ежится от промозглого холода, то здесь, в стальной капсуле отсека, голый по пояс Серпоккрылов изнывает от жары и болтанки.

В такт волнам колыхается электролит в аккумуляторных баках и вино в провизионке, соляр в топливных цистернах и консервированная кровь во флаконах, вода в аварийных бачках и компот в матросских желудках. Все жидкости на корабле вступили в заговор с океаном и теперь покорно вторят его дыханию.

Серпоккрылов давно почувствовал, что жидкости его тела тоже подчиняются уже не ему, а какой-то таинственной забортной силе. В глазах нехорошее кружение, в животе сосущая пустота, хотя после обеда не прошло и часа. Съеденный борщ, повинувшись зову океана, неудержимо поднимается вверх. Серпоккрылов судорожно стискивает зубы: «Этого еще только не хватало! На глазах у матросов... Позорище!»

Мотористы испытующе поглядывают на своего командира: укачивается или нет? Как назло, в эту смену подобрались бывалые старшины, и им прекрасно известно, что Серпоккрылов штормует в океане впервые.

Усилием воли лейтенант-инженер успокаивает взбунтовавшийся борщ, встает и без особой нужды

щелкает на пульте кнопками — проверяет температуру газов в цилиндрах.

Только бы дотянуть до конца вахты... А там украдкой можно пробраться в галюн, нагнуться над спасительной чашей и... Рот предательски наполняется соленой слюной.

Старшина второй статьи Еремеев, конечно, все видит... С Еремеевым у Серпокрылова очень сложные отношения. Еремеев дослуживает третий год и знает дизель куда лучше, чем новоиспеченный лейтенант-инженер. Знание — дело наживное, но если сейчас Серпокрылов опозорится, как моряк, если он все-таки достанет из-под конторки большую пустую жестянку... Тогда уж, конечно, придется переводиться на другую лодку. А еще лучше — на береговую базу...

Хорошо Симакову, стоит себе на свежем воздухе, темно... Никто его не видит.

А Симаков легок на помине. Пришел в отсек сушить на дизелях промокший ватник.

— Привет маслопупам! — орет он сквозь дизельный грохот.

— Как там наверху? — веселеет Серпокрылов.

— Волны выше сельсовета! Айда на ужин! Сегодня селедочка!

При упоминании о еде у Серпокрылова тоскливо сжимается сердце. Еремеев понимающе хмыкает...

А химик-вестовой уже пришел в себя, накрывает стол мокрой скатертью, чтобы тарелки не сползли. Собираются офицеры. Садится во главе стола командир. Серпокрылов утесняется между минером и штурманом. Доктор любезно передает лейтенанту тарелку с супом — о, как ненавидит доктора в эту минуту Серпокрылов! Чашу с ядом, а не рассольник поленинградски принимает он из его рук. От горячего пара к горлу подступает такой приступ тошноты, что Серпокрылов снова на волоске от позора. Неужели это случится? Здесь, при всех офицерах? При командире? Влажный холод прихватывает виски. Он не сможет даже выбежать: штурман сидит на самом проходе! И как же медленно он ест, гад!

Серпокрылов отворачивается от тарелки к приемнику и делает вид, что для полного блаженства ему не хватает только увертюры к опере «Мавра», которая звучит сейчас на московской волне.

— Что это вы, Леонид Георгиевич, не жалуете нашего кока? — невинно интересуется старпом. — Рассольник хорош...

Серпокрылов краснеет:

— Пусть остынет.

— Да он уже совсем холодный.

— Да? — удивляется лейтенант. — В самом деле...

Он подносит ложку ко рту и, стараясь не вдыхать запах, глотает.

Зачтется ли ему когда-нибудь эта мука?! Одну ложку, вторую...

— Нет, пожалуй, в «Славянском базаре» рассольники готовят не так... Не хватает лимона и маслин...

— Вы перепутали прямой угол с температурой кипения... Это называется «солянка».

Вестовой колеблется: убирать почти полную тарелку или нет? Серпокрылов корчит ему такую гримасу, что, обладая его взглядом способностью передвигать предметы, и химик, и тарелка тут же бы вылетели сквозь все люки за борт.

Едва освобождается проход, лейтенант встает из-за стола и, стараясь не замечать улыбок доктора, старпома и даже своего друга («И ты, Сим!..») лейтенанта Симакова, выбирается из кают-компания. Прихватываясь за переборки узкого коридора — бортовая качка швыряет с прежней силой, — Серпокрылов бредет через центральный пост, через жилой аккумуляторный отсек, через родной дизельный — в электротехнический, где за ходовой станцией правого гребного электромотора подвешена его койка. Наконец-то можно лечь! Сразу становится легче. Но на душе скребут кошки: ясное дело, все видели, что он укачался — офицер, моряк, подводник... Завтра Еремеев, выслушивая его, серпокрыловские, распоряжения, будет снисходительно кривить губы. И никогда он не будет смотреть на него так, как на «большого меха», капитан-лейтенанта-инженера Щерба-

кова. Офицер, который укачивается, не может быть командиром. Правда, адмирал Нельсон, говорят...

Психическое воздействие качки так же загадочно, как то таинственное влияние из космоса, которое испытывали астронавты в «Солярисе». Океан сводит с ума... Его волнение издает неуловимые человеческим ухом инфразвуки, и они проникают в дома людей даже за много миль от побережья. Совпадая с ритмами сердца, они угнетают его, вызывают депрессию. Шведские ученые выявили, что в штормовую погоду число самоубийств на берегу возрастает. Можно подумать, что это сам Океан выносит свой неслышный приговор и сам же приводит его в исполнение. Существует версия, что именно по этой причине «Летучий Голландец» остался без команды. Океан «позвал» матросов к себе, и они покинули парусник...

...Протяжное верещание ревуна. Тревога! Никогда еще не была она Серпокрылову так желанна. Погружение!

Опрометью кидается в свой отсек лейтенант. Благо это рядом, за водонепроницаемой переборкой. Дизели стихли, и только жаркий чад выдает их недавнюю работу. В гулкой пустоте отсека слышны над головой плещущие удары волн.

— Задраен верхний рубочный люк! — оповещает трансляция.

Еще минута, и зыбкая пустота под ногами станет ровной, почти земной твердью, уймется маятник кренометра, уляжется тошнота. Все ждут этой минуты, и когда командир отделения трюмных отводит, наконец, рычаги манипуляторов, когда во всех отсеках, маслянисто чавкнув, проворачиваются гидравлические машинки и клапаны вентиляции выпускают из цистерн подpiraемый морем воздух, водяное «ф-ф-фох!» звучит как общий вздох облегчения.

— Боцман, ныряй на перископную глубину!

Но что это? Корабль заваливается на правый борт, а стрелка глубиномера, едва дрогнув, застывает на полутора метрах.

— Лодка не погружается, — невозмутимо докладывает боцман, — глубина полтора метра.

Все лампочки на щите сигнализации горят — все отверстия, выпускающие из балластных цистерн воздух, открыты.

— Внимание в отсеках! — голос у механика бесстрастен, как у вокзального диктора. — Проверить открытие аварийных захлопок. Где-то по левому борту закрыта аварийная захлопка.

Аварийная захлопка дублирует клапан вентиляции. Если она закрыта, значит, воде некуда вытеснить воздух. Незаполненная цистерна, словно понтон, держит подлодку на плаву.

— Товарищ командир, прошу разрешения проверить захлопки!

Командир мрачно кивает.

Интуиция ведет Щербакова в моторный отсек. Так и есть! На подволоке, над левым дизелем, маховик аварийной захлопки завернут до самой литеры «З» — «Закрыто».

— Серпокрылов!

Командир отсека выглядывает из поста дистанционного управления.

— Видишь?

— Вижу...

Маховик отвернут. Короткое шипение. Крен выравнивается.

В центральный пост они возвращаются втроем — механик, лейтенант-инженер Серпокрылов и матрос Фомин, в ведении которого находится захлопка. Виновники предстают перед командирским креслом. Следствие коротко.

Молодой матрос забыл открыть захлопку. Командир отсека его не проверил.

Капитан 3-го ранга Неверов нажимает тумблер «Слушают все отсеки».

— Вниманию личного состава! По вине матроса Фомина погружение подводной лодки задержалось на четыре минуты. В военное время нас бы уничтожили столько раз, сколько захотелось бы противнику. За оплошность одного поплатились бы все. Погружаемся на перископную глубину. Осмотреться в отсеках!

Матрос Фомин отправляется в наказание под настил центрального поста — чистить в трюме перископные выгородки. Лейтенант-инженер Серпокрылов, понуриив голову, уходит к себе...

Я научился определять время на слух — в темноте по внутриотсечным шумам. Вот загрохотали стойки раздвижного стола. Это в кают-компании — она через проход — накрывают ночной чай для второй смены. Значит, три часа ночи. Вот в тамбурочке над моей дверцей щелкнул включатель плафона и зазвенели ключи. Это доктор открывает аптечный шкафчик, начинает амбулаторный прием. Значит, восемь утра. Вот акустик за тонкой переборкой прокричал над моим изголовьем в микрофон:

«Кормовой сектор прослушан! Горизонт чист». Это значит, за кормой, как и вокруг, — никого, можно подвсплывать без риска угодить под чей-нибудь киль. Пора вставать.

Обычно я ложусь в пять утра и поднимаюсь к полудню. Но бывает и по-другому. За долгие месяцы похода мне так и не удалось войти в какой-либо ритм.

Чаще всего я додремываю последний сон в ожидании ревуна, собирающего людей на всплытие. Под бодрящую трель встаешь одним махом, как под звонок будильника: ноги в тапочки — и в центральный пост. Не беда, что на тебе одни трусы да майка, — в тропиках это форма одежды, в которой ходят все — от командира до трюмного.

Утренний туалет прост до предела: полотенце на плечо, пузырек с шампунем в руку и в умывальник. Мыльницы на подводных лодках не приняты, шампунь специальный — для морской воды. Умываться пресной — непозволительная роскошь.

Иногда подъем проходит, как в старом барском доме: легкий стук в дверцу каюты:

— Товарищ капитан-лейтенант, стол накрыт!

Представляешь с закрытыми глазами: почтенный капельдинер зовет к роскошно накрытому столу на

двенадцать кувертов, где уже собрались благородные мужи и прелестные дамы...

Открываешь глаза: вместо седин почтенного капельдинера — абсолютно круглая и стриженная под ноль башка вестового Шуры Дуничева в грязноватой «разухе» — некогда голубой майке; она вместе с трусами и носками выдается раз в десять суток, а потом все это поступает мотористам в качестве ветоши. У Шуры, баловня судьбы и личного врага Феди-пома, у которого он состоит в приборщиках каюты, обаятельнейшая улыбка — от уха до уха. Если можно бравого солдата Швейка представить в матросской робе, это и будет Шура Дуничев, славный сын славного города Измаила. Он ниспослан нам свыше, чтобы жизнь на подводной лодке не казалось пресной, как вода из расходной цистерны...

Сегодня я проснулся от нестерпимой рези в глазах. Что случилось? Фреон выпустили? Хлор из аккумуляторной батареи пошел?

Плаксивый голос доктора:

— Шура, кнехт с ушами, что ж ты, гад, делаешь?!

В ноздрях — сладковато-едкий запах лука. Судорожно пытаюсь вспомнить, какое отравляющее вещество имеет запах лука. Фенол пахнет жареным кофе, какая-то нервно-паралитическая дрянь благоухает геранью... И все-таки так щипать глаза может только натуральный лук. Очередной вскрик доктора из офицерской «четырёхместки» убеждает меня в справедливости последнего вывода:

— Ну что ты стоишь, как святой Себастьян со стрелами в животе?! Иди в четвертый и чисти лук у помощника под дверью!

По всему второму отсеку клубились слезоточивые миазмы.

— Это не матрос! — взывал доктор к обитателям второго отсека. — Это агент мирового империализма!

На шум и запах выглядывает из своей каюты разбуженный командир. Возмутитель спокойствия выдворен из умывальника с кастрюлей лука и отправлен в четвертый отсек, где камбуз и где стоят специальные запахопоглотительные фильтры. Интересно,

когда их меняли в последний раз? Вахтенному офицеру дано приказание включить вентиляцию и перемешать воздух в отсеках.

На подводных лодках, кроме многих прочих «табу», блюдется запрет на летучие вещества, в том числе и на медицинский эфир. Не принято пользоваться резкими одеколонами. Поэтому когда Федя-пом проходит через центральный пост, благоухая «Шипром», старший помощник не удерживается от шпильки:

— Федя, скрытность нарушаешь! Нас найдут по газовому следу твоего кавалерийского одеколона!

Федя во гневе и на подначки не реагирует:

— Где этот гидродинамический урод?! Шура, на перископе вздерну! Ковер утопил!

Выясняется, что на ночном всплытии Шура вычистил любимый коврик Феди-пома и даже простирнул его, а потом вынес сушиться в ограждение рубки, где и забыл его при погружении. Коврик — это то последнее, что осталось у Феди от большого персидского ковра, купленного при заходе в сирийский порт Тартус. Поскольку ковер был так велик, что даже свернутый в трубку не пролезал через шахту рубочных люков, его было не втиснуть в шхеру ограждения рубки. Тогда рулон втащили через торпедопогрузочный люк в первый отсек и положили его вдоль стеллажных торпед под настил среднего прохода. Потом пошли славные ратные будни под водой. Торпедисты, населяющие носовой отсек, отделены от галюна двумя стальными переборками, поэтому по тревогам, когда хождение по отсекам строго запрещено, малую нужду они справляют порой под пойолы среднего прохода. Пушистый «перс», лежавший там, прекрасно впитывал не только эту соленую влагу, но и пролитый в качку чай, расплеснутый борщ, а также все то, что проливается в качку мимо кадейки — там, где прихватит морская болезнь. А если поместить всю эту гидропонику в очень влажную и очень жаркую атмосферу, любой ковер, будь это даже мат, сплетенный боцманской командой из распущенных синтетических тросов, превратится в великолепный субстрат для невиданной грибовидной

плесени. Короче, ковер пома сгнил самым простым биохимическим образом. Из остатков, не тронутых тленом, Федя-пом выкроил себе прикроватный коврик метр на метр. В него как раз попала сердцевина восточного орнамента. И вот эту-то драгоценную реликвию Шура Дуничев утопил самым вахлацким образом. Было от чего впасть в отчаяние.

Дни проходят быстро. Встаешь обычно к боевой тревоге на полуденное подвсплытие к сеансу связи. Три часа до дневного чая проходят до отказа забитыми служебными делами. Потом еще на три с половиной часа уходишь в отсеки, и в каждом есть свои дела. И только после ужина — в 20 часов — начинается как бы мое личное время: пиши, дыши (на мостике, если всплыли), читай, играй на гитаре, только успевай записать на пленку «Последние известия», принятые на поднятую для радиотелеграфистов антенну. Время до ночного чая (в 4 часа утра) проходит в общении с Гошей и травле в кают-компании с теми, кому не спится.

И все равно считаешь каждый прошедший день и с нетерпением ждешь, когда можно будет передвинуть рамку календаря на следующее число. А впереди — и подумать страшно! — еще половина лета, вся осень, ползимы, а может быть, и вся зима...

Малая приборка. На утренний чай — блинчики с вишневым вареньем. У всех от малоподвижного образа жизни растут «кранцы» — животы. Провели рулеткой механика обмер «кранцев». У Феди-пома самая большая окружность. Он очень расстроился и решил сесть на диету. Вместо обеда героически обошелся одной банкой консервированной лососины. Но к вечеру не выдержал и, ко всеобщему веселью, съел две тарелки борща.

Когда командир в кают-компании отсутствует, его полномочия переходят к старпому. Симбирцев в этой роли своеобразен.

— Прошу разрешения за стол! — просит только что сменившийся с вахты лейтенант Васильчиков.

— Штурман, вы, как Германия, приходите к столу яств последним.

— Георгий Вячеславович, я прямо с вахты...

— А я — с гулянки?..

Но больше всех достается за столом лейтенанту Рудневу, молодому помощнику командира, или Феде-пому. Кроме всего прочего, помощник отвечает за снабжение продовольствием. Конечно же, к концу похода приедается все, и вот тут-то для помощников начинаются черные дни.

— Самый лучший хлеб — Федины котлеты, — бросает невзначай Симбирцев. — Это сигнал к обстрелу.

— Супчик тоже ничего, — кротко замечает механик. — Жидкий, но наваристый. Будешь с него тощий, но выносливый.

Помощник наполовину грузин, и ему нелегко сохранять на лице невозмутимую мину. Феде Рудневу, торпедисту по образованию («торпедоболваночный факультет»), и без того тошно сознавать себя интендантом. Мы все знаем, что он ужасно стыдится своих провиантмейстерских обязанностей и в разговорах с девушками придумал себе романтическую должность — «командир абордажной группы». Нет такой должности на современном флоте.

— Ничего, Федор Кириллыч, Александр Блок тоже был провиантмейстером, — пытаюсь я позолотить пилюлю, — да еще в армейской строительной дружине.

Руднев несколько оживает. Трудно поверить, что наш горластый тучный помощник — студент-заочник Литературного института. Но это так. Как ни таил Федя свою принадлежность к изящной словесности, бравый его оруженосец Шура Дуничев выдал «командира абордажной группы» с головой. Прибравшись в каюте помощника, нашел рукопись Фединой повести и продолжил чтение в кают-компании, где был засечен доктором. В лодочной тесноте вообще невозможны личные тайны. Все знают друг про друга все, как в большой коммунальной квартире. Чаше всего это гнетет. Но иногда удивляет и радует. У нас как-то случился вечер неожиданных открытий.

Вдруг выяснились поразительные вещи. Ну кто бы мог подумать, что командир в совершенстве владеет языком глухонемых (отец преподает в спецшколе), что лейтенант Васильчиков, румяный увалень, — бывший летчик, до морского училища занимался в аэроклубе; что механик окончил школу балльных танцев и может преподавать хореографию; что у старпома — диплом военного переводчика: изучал на курсах итальянский язык.

Общение в кают-компании, как и все на свете, происходит волнообразно. Порой вместе с общей усталостью накатывает волна глухого равнодушия друг к другу, если не сказать жестче...

За столом говорить уже совершенно не о чем. Единственное, что скрашивает тягость всеобщего молчания, — музыка из радиоприемника. Во всяком случае, каждый может сделать вид: молчит он-де не потому, что ему опостытели соседи, а потому, что слушает песню. Пусть одну и ту же — в сотый раз подряд...

Зато потом наступает такой момент, когда пелену «черной меланхолии» искрой просекает живая общая беседа. С быстротой молнии обегает она круг немислимо разных предметов. Будто все торопятся наверстать упущенное за недели молчания. Старинное флотское правило — не говорить за столом о служебных делах — писано не для нас.

Подводные лодки торпедировали не только классическую морскую тактику, но и классическую морскую этику, рожденную в кают-компаниях линкоров и крейсеров. Какой старпом будет проверять чистоту палубы в отсеках, пустив по ней фуражку белым чехлом вниз? Подводник лишь улыбнется, прочитав в романе, как офицеры, перед тем как взять вилки, повторяют «однообразным заученным движением жест восседающего во главе стола командира — ударом двух пальцев загоняют на место белоснежные манжеты».

Какие там манжеты, когда мы все сидим в майках-безрукавках. Порой удивленно оглянешься, услышав чью-либо фамилию со званием. С трудом верит-

ся, что все эти парни в просторных холстинах — лейтенанты и капитаны. Братаны большой семьи собрались за артельным столом. Никто из нас не годится другому в отцы. Самый старый — командир. Ему стукнуло на походе целых тридцать лет. Самый младший — лейтенант Васильчиков. Ему двадцать три.

Я не покривил душой, сравнив кают-компанию с семьей. Когда рискуешь жизнью сообща, между людьми сами собой вяжутся нити покрепче иных родственных. Редко с кем из домочадцев приходится узнать, почем фунт лиха, съесть пуд соли — тем более не поваренной, морской...

Ужин еще не окончен. Мы беспечно позваниваем чайными ложечками. А командир сидит, подперев бессонную голову. Ему решать — всплывать или не всплывать. Два предыдущих всплытия были сорваны появлением патрульных самолетов. Потом по левому борту прослушивалась работа чужого гидролокатора — печально-звонящие фортепьянные звуки — «Бинь!» «Бинь!» — будто в пустом и темном зале девочка бьет по самой тонкоголосой клавише. Почему девочка? Может быть, потому, что англичане — гидролокатор английский — отнесли свои корабли к женскому роду и в третьем лице называют их «она». Галсирует сейчас там наверху эдакая сорокатысячтонная «девочка» с ядерными глубинными бомбами на борту типа «Лулу».

От противолодочной самонаводящейся торпеды практически нет спасения. Радиус реагирования ее 2700 метров, мы же слышим ее всего за полтора километра. Не поможет и срочное всплытие: наша вертикальная скорость явно недостаточна для уклонения. Правда, есть еще «шумилки», которые выстреливаются специально для отвода на себя торпеды. Но для этого надо вовремя ее услышать. Да и успеет ли она навестись на них? Вот в чем ответ на вопрос, «быть или не быть».

Гидролокатор давно стих: замирающие посылки удалились по одному из курсовых пеленгов. Значит, корабль ушел вперед, так ничего и не обнаружив. А если вернется?

Весь день поверхность над нами была красна от днищ и килей проходящих сухогрузов, танкеров, лайнеров. Мы форсируем под водой Тунисский пролив — одну из самых оживленных «узкостей» Средиземного моря — старинный торговый путь. Всплывать в таком месте — все равно что приподнимать крышку водосточного колодца посреди Нового Арбата: того и гляди, ее вместе с головой придавит чье-нибудь колесо. Но всплывать надо. Электролит в аккумуляторах разрядился «до воды». Решай, командир, решай...

— Ну что, старпом, будем делать?

— Горизонт чист, товарищ командир...

— Что-то не верится... Акустик, включи-ка внешний динамик! — кричит командир в коридор отсека. Рубка гидроакустика рядом — через проход. Щелкает тумблер, и кают-компанию заполняют шумы подводного мира. Резкий певучий вопль заставляет всех вздрогнуть. Это сциена — одна из поющих тропических рыб.

— Ишь, кошечка, заорала! — смеется Симбирцев.

— Кошечка... — устало улыбается командир. — Вахтенный офицер, циркуляция влево! Прослушать кормовой сектор.

— Есть циркуляция влево! — откликается из центрального поста Федя-пом. — Руль лево на борт!

Подводная лодка медленно разворачивается.

Долгое верещание ревуна.

— ...Тревога. По местам стоять — к всплытию!

Любое всплытие всегда слегка будоражит. Дожевывая на ходу и подталкивая друг друга, офицеры ныряют в круглые межпереборочные лазы.

Командир поднимается в боевую рубку — на перископную площадку. Я забираюсь следом. Неверов опускает нижний рубочный люк, и мы остаемся втроем — с рулевым-вертикальщиком — в герметичной овальной капсуле. Трудно подобрать более точную иллюстрацию к слову «самоотречение», чем заdraивание нижнего рубочного люка при запертом верхнем. Всякий раз при этом командир как бы вычленяет себя из корпуса подводной лодки. Если киль

надводного корабля случайно раскроит боевую рубку — она выступает высоко вверх и всплывает первой, — вода не ворвется внутрь субмарины. Погибнут двое, но экипаж останется цел.

Для того чтобы на подводных лодках появился нижний рубочный люк, должна была затонуть английская субмарина «А-1». Летом 1904 года английский же линкор «Беруик Касл» снес ей боевую рубку во время маневров. Теперь нет такой подводной лодки, вход в которую у основания прочной рубки не перекрывался бы вторым — нижним люком. Люк этот надо бы красить в красный цвет, как храм, воздвигнутый на крови. На подводных лодках, наверное, нет ни одного вентиля, ни одного механизма, внедрение которых не было бы оплачено человеческими жизнями.

Стою в рубке и выискиваю кусочек любого прохладного металла, к чему бы можно было прислонить перегретый лоб. Жарко.

— Штурман, время захода солнца?

— Зашло, товарищ командир. Пять минут назад.

— Почему не доложили?

Лейтенант Васильчиков забывчив, как студент философского факультета, — немыслимое в штурманах качество. И опасное. Хорошо еще, командир по профессии навигатор, золотой медалист.

— Сегодня полнолуние, товарищ командир! — уходит от прямого ответа лейтенант. — Восход луны через пятнадцать... Виноват, через пятнадцать с половиной минут.

Запоздалое щегольство точностью. Командир недоволен: то ли рассеянным штурманом, то ли луной, которая будет светить как прожектор во время зарядки аккумуляторной батареи.

Мы всплываем, вспарывая штилевую поверхность над нами.

Из колодца под ногами бесшумно вознеслось тело командирского перископа с толстыми — «мотоциклетными» — рукоятями. Красный «зайчик» живого настоящего солнца выскочил из окуляра и, скользнув по щеке командира, растворился в сумраке рубки. Я не видел солнца целую вечность, и сетчатка моих глаз

растрескалась, как земля в засуху. Целебный алый блик. Откуда солнце? По всем расчетам давно зашло.

Командир быстро озирает горизонт, обходя по кругу зев перископной шахты.

— Штурман! — запрашивает он в микрофон. — По какой таблице вы рассчитали солнце? Какого месяца?

— Виноват, товарищ командир! По прошлому...

Я понимаю, чего стоит командиру не разразиться сейчас бурной тирадой. Я ценю его умение впрессовать в три коротких слова эмоции чудовищно высокого давления:

— Виноватых бьют, штурманило. Даже в церкви!..

— Ясно... — вздыхает в микрофон Васильчиков. По этому вздоху легко представляешь его круглую огорченную физиономию.

Солнце сядет еще через четверть часа. Придется погружаться — не болтаться же на опасной перископной глубине.

— Посмотри! — подзывает командир. Я прикладываюсь к зеленоватому глазку. В четком окружье — на красной дорожке — белый парусник. Большая каютная яхта. Смуглый парень и девушка в желтом купальнике. Я успеваю разглядеть даже транзистор, привязанный к мачте. Почему-то показалось, что из него непременно льется танго «Утомленное солнце нежно с морем прощалось...». Хоть бы побыстрее оно попрощалось. У нас впереди еще лунная прогулка с форсированной зарядкой... Интересно, чувствует ли эта парочка на себе наш взгляд, пристальный, немигающий взгляд перископа?

— Ну что, Андреич, — тычет мне пальцем в бок командир. — Не хочешь лодками махнуться?

У меня перед глазами проносится вдруг анфилада отсеков — от носового до кормового. Как будто мне и в самом деле предстоит покинуть их навсегда. Родные опостылевшие лица, тесное измасленное железо...

— Да никогда в жизни!

Я сам поражаюсь искренности ответа.

Мы поднырнули, и окуляр перископа застлало нежной, почти небесной голубизной, разве что чуть более плотной и темноватой. Отчетливо видна вы-

движная мачта антенны; солнечные блики трепещут на ее отполированном стволе. Над ней колышется, рябит, пляшет неровная пленка поверхности. Я вижу изнанку волн. Поплавать бы здесь с аквалангом!..

Парусник удалился, солнце уползло за край моря, и мы всплываем в крейсерское положение.

Ночное всплытие

— Пятый, шестой — по местам стоять! К зарядке аккумуляторной батареи!

Где бы мы ни всплывали — одна и та же картина: полумесяц, море со струистым отливом, черный скат лодочного борта. Вечный треугольник: луна, горизонт, рубка. Все вершины соединены взглядом и лунной дорожкой.

Сегодня к ним прибавилась еще одна точка — выверки далекого маяка. Плоские лучи неторопливо шлепают по морской глади. По курсу — остров, один из тех, что соединял некогда Европу с Африкой. Теперь на нем частокол, разгораживающий материки стальной гребенкой чужих ракет.

— Мостик! Поднимается зенитный перископ!

Мы осторожно подаемся вперед, освобождая место за спинами.

Лоснящийся ствол перископа плавно выныривает из «бутылочного» горла тумбы, быстро идет вверх и утыкается в созвездие Девы. Не щекотно ли ей?

Штурман берет в перископ пеленг на маяк, расположенный в башне старого монастыря. «В трех кабельтовых к северу, — сообщает лоция, — полузатопленный корабль». Фраза из пиратской повести, а не строка документа.

— Сигнальщика наверх! Управление машинными телеграфами — в рубку!

В ограждении рубки, как в беседке после дождя, — сыро, мокро, сверху падают капли. И пахнет рыбой. Наверное, прошли сквозь косяк макрели или пеламиды. В ячейках обрешетника вспыхивают огненные точки светящихся рачков. Морская вода — жидкая жизнь, опусти в нее кусок железа, и оно зазеленеет.

Светоточивые приборы за толстыми глубинопрочными стеклами прикрыты пилотками.

Млечный Путь похож на зеленоватый луч прожектора. Созвездия в сумерках проявляются медленно, точно проступают на гигантском листе фотобумаги. Сегодня их бессчетное множество. Небо в сплошном звездном зареве. Иероглифы зодиака. Когда в Москве мне захочется вспомнить наш поход, я посмотрю на звездное небо.

— Исполнять приказание машинного телеграфа! Начать зарядку аккумуляторной батареи!

Слова срываются с губ командира, как ритуальное заклинание, приводя в действие механизм за механизмом.

Взорвался первый выхлоп, и дизеля мерно и глухо забубнили.

Идем, сливая с чернотой ночи мокрую чернь своих бортов. Море блестит, подмасленное луной. Иной раз волна выгнется параболой и сверкнет лунным зайчиком прямо в глаза.

Штиль незаметно сменился легкой зыбью с необыкновенно сильной фосфоресценцией. Волны искрятся зеленым мерцанием. Порой от наших бортов отшныривают самые настоящие зеленые молнии, и тогда видно, как под водой вспыхивают фосфорические шары. Подножия волн озаряются слабым таинственным светом, словно кто-то из глубины подсвечивает их фонарем.

Подводная лодка в сплошном ореоле, будто за свои многомесячные скитания обрела нимб святости. Санта-субмарина!

Всякий раз, когда выбираешься ночью на мостик, можно сойти с ума от перепада масштабов; внутриотсечный микромир, где ты поневоле близорук, ибо ни одну вещь не рассмотришь с удаления больше трех метров, и вдруг — через десять ступенек вертикального трапа — взгляд вырывается в космический простор, перепрыгивает с Луны на Полярную звезду, с Альтаира на Сириус...

Я гляжу вверх и представляю, что вся эта звездная россыпь — огни большого города, над которым наша

лодка проплывает, как дирижабль — бесшумно, плавно, — и у меня кружится голова от захватывающей дух перспективы.

Подводная лодка и самолет в истории техники почти ровесники. Последнему повезло больше. Кроме боевого применения, ему нашли множество мирных профессий. «Самолет научил нас двигаться по прямой, — утверждал Сент-Экзюпери. — Едва оторвавшись от земли, мы покидаем дороги, что сворачивают к водоемам и хлевам или выются от города к городу. Отныне мы свободны от милого нам рабства, не зависим больше от родников и берем курс на дальние цели... Самолет — машина, но при том какое орудие познания!»

То же самое, только с большей горечью, можно воскликнуть и о подводной лодке, ибо лодка — это оружие, но при том какое орудие постижения праисточков жизни — Океана!

Высота и глубина — суть два направления одной вертикали. У каждой высоты свой горизонт, у каждой глубины свой цвет.

Если «самолет научил нас двигаться по прямой», то субмарина открыла нам многоэтажность моря. Оно теперь так же эшелонировано, как и пространство над землей. Кто подозревал о «жидком грунте» — слоях с повышенной соленостью, на которых хорошо удифференцированные подлодки могут «возлежать», как на придонном песке или гальке? Кто знал о подводных звуковых каналах, о слоях акустической тени, о вертикальных волнах и многом ином, пока за дело не взялись специалисты по уничтожению подводных лодок?

Человек, не научившись толком жить под водой, великолепно умеет воевать в ее толще.

Что струит ночной эфир...

Мы плывем, вторгаясь своими антеннами в ночной эфир.

В эфире полощутся грустные арабские песни. Чей-то гортанный голос говорит гневно, задыхаясь.

Похоже, у оратора за спиной винтовка и он только что вырвался из перестрелки. Не палестинец ли? А через одно-два деления на шкале — томный голос итальянки, снедаемой ночной южной скукой. А еще дальше — хоральные перевздохи органов, биг-битовские ритмы, визгливый хохот тромбона... Средиземноморское человечество разгородило свои лазурные побережья пограничными столбами и радиочастотами. Эфир ныне — такая же ипостась государства, как и его территория, прибрежные воды, континентальный шельф. А все-таки он общий для всех, как и Мировой океан, ночной космос, дневное небо.

Эфир забит голосами, будто все дикторы мира собрались в одной комнате перед одним микрофоном. Восточный базар: скороговорка одних, ленивое пение других, бой барабанов...

Какая странная музыка! Она сплошь составлена из ритмичного зловеще-глухого барабанного уханья. И только время от времени на мрачном фоне возникает грустное пение флейты. И снова долгая пауза, наполненная гнетущим буханьем и ожиданием этой тонкой исчезающей мелодии, похожей на танец босых девичьих ног среди частокола солдатских сапог.

Это была музыка Ливана.

«Маяк» почти не слышен. Московская волна тонет в треске разрядов. По ионосферному прогнозу — сильная магнитная буря. Удалось разобрать только пять слов:

«...Засеяно шестьсот гектаров сахарной свеклы». Потом прорвалась песня Людмилы Зыкиной и быстро стала гаснуть — мы погружаемся, антенны уходят в воду.

У меня в каюте лежит папка с газетными вырезками, где идет речь о предложениях — их много! — вывести из зоны Средиземного моря все подводные ракетноносцы. Там же хранится и карта, вырезанная из «Лайфа». На ней помечены радиусы досягаемости баллистических ракет, которые нацелены на нашу страну с акватории Средиземного моря. Северная кромка зоны сплошных разрушений проходит по

границе моей родной Тверской области и соседней Владимирской. О том, как будет выглядеть удар из-под воды, поведал американский репортер в «Нью-Йорк таймс мэгэзин»:

«Запускающее устройство смонтировано во вращающейся рукоятке, напоминающей рукоятку кольта 45-го калибра, только на этой ручке нет ствола. Вместо него к рукоятке прикреплен электрический шнур, который соединяет ее с консолью ЭВМ. Рукоятка сделана из тяжелой пластмассы с насечкой для уверенного захвата. Электрический шнур выглядит как шнур обыкновенного тостера или утюга.

Для тренировок предназначена черная рукоятка, а для реальных пусков — красная... Если это война, то вахтенный офицер объявляет: «Боевая тревога! Ракетная готовность». Если же это тренировка, то команда звучит: «Боевая тревога! Ракетная готовность. Тренировка».

Сообщение о действиях в чрезвычайной обстановке поступит от Президента...»

— Мостик! По пеленгу... обнаружена работа самолетного локатора. Сила сигнала два балла. Метрист.

— Есть метрист! Стоп дизеля! Все вниз! Срочное погружение!!

Письма! Письма!! Письма!!!

Нечаянная радость. Вначале пришла радиограмма: «В вашем районе дрейфует полузатопленная шлюпка. Соблюдать осторожность при всплытии». А вслед за ней распоряжение — всплыть, подойти к борту танкера, заправиться водой и получить почту.

Письма! Ждет ли их еще кто-нибудь, как ждут подводники? Разве что зимовщики в Антарктиде, когда самолет задерживается на полгода... На подводные лодки корреспонденция никогда прямо не попадает. Мешки с почтой кочуют по всему океану, пока, наконец, чудом на какой-нибудь якорной стоянке, у черта на куличках, залетный тральщик или эсминец не передаст на ободранную штормами и обросшую зеленью подлодку экстренный семафор:

«Вам почта».

Весть о почте облетела всех и сразу, и в отсеках воцарилось ожидание почти болезненное: что-то там дома... Предчувствия и предвкушения...

Ликовал кок Маврикин. Новость застала его в душевой кабинке, и теперь он радостно всем сообщал: — Это я почту намыл!.. Это я!..

Из-под настила в первом Костя извлек свою трехрядку, развернул мехи, и под визгливо-голосистые удало-бесшабашные переборы в отсеке сразу повеяло деревенской гулянкой. А он сидит на торпедо, мичманский погон перехлестнут ремнем, гармошка на коленке, подбородок вскинут, взгляд — сосредоточенно-отрешенный, точно и сам удивлен, что выделяют его пальцы. И флотская удаль в прикушенной губе. Ни дать ни взять — Садко в морском царстве... Эх, русский человек, тульская трехрядка!

Вечером получили «добро» у старшего на рейде стать к танкеру. Из иллюминаторов осанистого судна торчат жестяные совки-ветрогоны. Жарко. Под высоким бортом колышется пронзительно синяя, словно спирт-сырец, средиземноморская вода.

Матросы на палубе танкера гражданские, и мы разглядываем их — смуглых, длинноволосых, — как инопланетян.

В первую очередь передали мешки с почтой. Я хлопочу возле них, как инкассатор на людном вокзале, ибо почту готовы растерзать прямо на палубе.

Ну конечно же, в кают-компании уже начали рвать пакеты и доктор раздает письма. Но это моя святая обязанность, и я затаскиваю все мешки к себе в каюту. Они забивают ее доверху, так что мы с доктором едва в ней вмещаемся. Вспарываем тугие свертки суточной почты боцманскими ножами и потрошим их, словно рыб. Письма вложены между скрученными в трубку журналами, и мы выгребаем их дрожащими от нетерпения пальцами, словно икру. Письма! Письма!! Письма!!!

Я рассовываю свои конверты по карманам, даже не прочитав толком — от кого. Только автоматом отбивает в сознании: «Не от нее... Не от нее... Не от нее...»

Ночью никто не спал — все читали и перечитывали письма. Ходили по отсекам, делились новостями. Информационный взрыв.

У лейтенанта Васильчикова, минера и командира торпедной группы, родились сыновья. Поздравлений и шуток — через край, Васильчиков на радостях подарил мне заветную шкатулку из-под палубных часов — сам принес, без всякого торга.

Помощник Федя в трансе. Письма от молодой жены где-то гуляют по морям-океанам. Зато пришел конверт от двоюродной тетки. Сто лет бы от нее не получал!..

У командира умерла бабушка. У меня — дед по материнской линии, деда Миша, Михаил Романович Соколов. Бабушкины каракули сообщали, что «в гробу он лежал красивый, как артист». Предчувствуя кончину, он за год начал раздавать свои вещи. Мне достались полевой цейсовский бинокль — память Первой германской, коробка с медалями за войну прошлую, пакетик с маминой прядью и надписью «Женя Соколова. 1941 г.», бумажник с фронтовыми письмами и фотокарточками.

Только-то и осталось от восьмидесятилетней жизни? От деда осталось на земле все, что полагается, по словам мудрецов, оставлять человеку: дети, вырытый колодец, посаженное дерево. Двух дочерей оставил Михаил Соколов — детского врача и школьную учительницу... Дубок, клен и рябину мы сажали с ним в подмосковном Абрамцеве. Там же, на моих школярских глазах, вырыл он и колодец. Прежде чем лопата врезалась в землю, он долго формовал бетонные кольца, а когда отлил их с дюжину — выкатил на лужайку самое сухое и прочное, влез в его окружье и стал подкапывать. Когда кольцо осело краями вровень с землей, он поставил на него новое и продолжал рыть вглубь, пока оно не ушло вниз. Со дна шестиметрового ствола забил родник. «В водяную жилу попал», — радовалась бабушка и бросила на счастье серебряный крестик. Вода в окрестных колодцах была мутно-глинистой, а в дедушкином — прозрачно-ледяной.

Сколько помню себя, заглядывать в колодцы всегда было страшновато. Казалось, ни один из них не имеет дна и ровный бетонный ствол уходит сквозь воду в самые тартарары. Бабушка пугала меня: «Не заглядывай, водяной утащит!»

Я заглядывал, и «водяной» утащил-таки меня...

Я вспомнил бабушку и нечистую колодезную силу, когда впервые посмотрел во входную шахту подводной лодки через верхний рубочный люк. Тусклый стальной колодец уходил вниз, в темноту, и на дне его краснел едва высвеченный круг палубного настила.

Колодец — это всегда нечто мрачное и таинственное. В «колодцы смерти» — жертвенные шахты у ацтеков на Юкатане — бросали самых красивых юношей и девушек. А тут, на лодке, то и дело надо спускаться в колодец и вылезать из него. Его стальная труба стала единственным путем, связующим нас с поднебесным миром... Ночью, на всплытии, когда выбираешься по стальной шахте, над головой, в окружье распахнутого люка, покачиваются звезды. Кажется, будто лезешь по трубе телескопа...

За полночь в мою каюту постучал старпом:

— Не спишь, Андреич? Выпить чего есть?

В руке письмо, в глазах — себе не верю — слезы. Впрочем, сентиментальность — один из признаков душевной усталости в конце похода.

— Есть. — Я достаю из рундучка аптечный пузырек с настойкой лимонника. Двадцать капель в чай прекрасно снимают усталость. Симбирцев разливает остатки — по десять граммов — в пластиковые футлярики из-под фотопленки.

— Давай хоть символически... За упокой души... Ольга Павловна на «Жигулях» разбилась... Не вписалась в поворот.

Ольга Павловна... Снежная королева, Полярная звезда подводного флота, красавица и в свои немислимые тридцать пять — доцент мореходного училища...

...Она прикатила на своих злосчастных «Жигулях» прямо на причал чуть ли не к трапу подводной лодки. Был День Военно-морского флота. Мы стояли у стенки городского морвокзала и принимали — по

случаю праздника — экскурсантов. Длинная вереница студентов, домохозяек, рыбаков, школьников тянулась к верхнему рубочному люку, где ловкие матросские руки помогали женщинам и детям спускаться по вертикальному трапу. Симбирцев прохаживался рядом и следил за порядком.

— Прими мальчонку, Еремеев! — кричал он в люк.

— Я за ручки его.

— Да смотри ручки-то не выдерни!

— Не бойтесь, тарпъ-кап-нант! Матрос ребенка не обидит!

Люди улыбались, слушая эту перепалку. Ольгу Павловну Симбирцев сразу выделил из толпы и взялся лично провести по отсекам. В пятом, дизельном, гостья оступилась и уронила белую туфельку под пойолы. Моторист достал ее из трюма полную соляра и вручил Ольге Павловне. Та растерянно оглядывалась, не зная, куда вылить бурую жижу — все блистало чистотой.

— Ну вот, — улыбнулась она. — Раньше гусары пили из туфелек дам шампанское...

Симбирцев взял у нее модельную итальянскую «лодочку» и вдруг, к ужасу всех присутствующих, большими глотками стал пить соляр.

Я не знал, что соляр безвреден, и потому рванул из его рук туфельку — жижа выплеснулась на пойолы, но все равно эффект был произведен. Симбирцев, в тон даме, осадил меня куда как холодно:

— Что за манеры, капитан-лейтенант!

Он промокнул платком усы, и на батисте осталось бурое пятно.

— Прошу вас! — воскликнула женщина. — Подарите платок. Буду помнить, что не перевелись еще мужчины!

Старпом вручил ей туфельку, накрытую платком, щелкнул каблуками:

— Разрешите пригласить вас на ужин. В «Шестьдесят девятую параллель»...

— С удовольствием! Хоть на Северный полюс!

Так они познакомились. Она была старше его лет на десять, но он дважды делал ей предложение...

В День рыбака мы гуляли по городскому парку втроем. У высоченного шеста с петухом в клетке толпился народ. Парень в майке и шляпе сполз под общий хохот, не добравшись и до середины.

— Р-разойдись! — дурашливо гаркнул старпом, и все почтительно расступились. Симбирцев вручил мне фуражку, тужурку, галстук, сбросил ботинки и с легкостью, невероятной для столь грузного тела, влез по шесту до самого топа, снял клетку с испуганным петухом. Трофеей он вручил Ольге Павловне под аплодисменты.

— Будет жить у меня на балконе, — постановила Снежная королева. — Я назову его в вашу честь, сеньор: Гошей...

Прогулку мы продолжили вчетвером — клетку с петухом, как не приличествующую флотскому мундиру, несла Ольга Павловна.

На набережной у большого самовара стояла очередь.

— Ну вот, — неосторожно вздохнула Ольга Павловна. — Придется искать автомат. Пить хочется...

— Не придется, — пообещал Симбирцев и пробился под возмущенные возгласы к столу. — Почем самовар, мамаша?

— Не продается.

— На, забирай! — Старпом выложил пачку красных купюр, и бывалая портовая «мамаша», не будь плоха, тут же исчезла, бросив на произвол судьбы трехведерный агрегат, дюжину стаканов и коробку сахара.

Симбирцев галантно преподнес Ольге Павловне чай, а потом встал к крану и угощал покоренную публику, пока его не сменила разбитная деваха с рыбоконсервной фабрики.

Незадолго до нашей «автономки» Ольга Павловна вышла замуж за флагманского минера.

Да, черная в этот раз пришла нам почта. Впрочем, на трех ушедших из мира трое вступивших в жизнь.

Динамическое равновесие...

От танкера уходим к своей плавбазе «Федор Видяев», которая тоже пришла на якорную банку. Там

штаб бригады. Там троим — командиру, мне и старшему держать ответ за то, как мы проплавали первую треть «автономки». Быстро листаем запущенные журналы, бреемся, подшиваем белые подворотнички на «тропичку».

Продулись нормально. Без особых замечаний.

Пока нам перегружают вместо практической торпеды — боевую, начальник штаба приглашает нас с Неверовым на чай. В салоне флагмана — что во дворце после окопов. Ведем светскую беседу, помешивая ложечками огненно-красный чай в стаканах с бронзовыми подстаканниками. На столе накрахмаленная скатерть. На стене картина в золотом багете «Золотая осень»; с тихой реки, засыпанной червонными листьями, веет вполне реальный ветерок, потому что под картиной установлен японский вентилятор.

Через два часа нам уходить из этой благодати на позицию; в распахнутом иллюминаторе салона качаются отсветы нашего прожектора, подводная лодка нетерпеливо побивает в толстенные кранцы плавбазы, словно ей не терпится нырнуть в родную глубину. А мы все про питерские театры да арабские базары... Но о женщинах — ни полслова. Табу. Потом подгребают офицеры штаба, среди них флагманский анекдотчик и травила капитан 1-го ранга Прудников, офицер наведения подводных лодок из штаба 5-й эскадры. Прудников — это театр одного актера.

— Сижу в Полярном дежурным по эскадрону в рубке на причале. Смотрю, бежит ко мне мой зам, глаза на лбу, как у Моше Даяна.

— Что стряслось, Василич? Неужто жалованье за прошлый год выдали?

Ну, зам у меня не просто зам, они ж теперь все психологи, блин... Вот он, чтобы не травмировать мою нежную командирскую душу, издали подъезжает:

— Товарищ командир, вы сказки в детстве читали?

— Смотря какие, — говорю. — Про то, как Маша с тремя медведями развлекалась, читал. И про златую якорь-цепь на дубе том тоже читал.

— А про то, как Герасим Муму утопил?

— Так, — говорю, — все ясно! Автомат утопили...

Зам так и ахнул:

— Товарищ командир, ну вы прямо ясновидящий!

— Ясно вижу, что ничего нам не будет. Ни мне — академии, ни тебе, Василич, — нового звания, а может, и старое вернут.

Бегу на родной ракетно-ядерный исполин так, что кортик по корме наяривает, как пропеллер у Карлсона. Вахтенным у трапа стоял матрос Куянга, что в переводе с корякского или нанайского означает Сушеный Окунь, а по-нашему «Таранька».

— Здорово, Куянга, Карась Сушеный! Однако, зачем автомат утопил?

— Тавалиса командира, она сама, пылядь такая, утопла.

— Как сама?

— Ветер шибка дула, я волотник поднимала, а она, пылядь такая, сама в море упала и утопла. Шибко железная.

Спускаюсь в центральный пост, записываю номер утопшего автомата и бегом на пирс к водолазам. А курбан-баши у них мичман Подопригора. Он тебе что хошь подопрет и сопрет. Серьезный мужчина. Чай пьет.

— Чай будете? — спрашивает. — Только заварки нет. И сахар не получили.

— Дорогой Никифор Терентич, у нас ЧП. Калашникова утопили.

— Это кока что ли? Давно пора!

— Автомат утопили. Канистру «шила» ставлю.

— Зараз достанемо...

Подгоняет он свою драную фелюгу к моему пароходу, высвистывает своего бойца-водолаза, рубаху, шлем и груза несут. А боец — дитя перестройки, дистрофа, ему не то что под воду, ему по причалу без двух кирпичей в кармане не пройти — ветром сдует. На фига ж мне такой концерт по опере Фауста «Люди гибнут за металл»? Его ж, этого бойца, потом на родину в деревянном бушлате отправлять придется. Глубина у причала 28 метров. Отдаст концы в воду раньше, чем на грунт упадет.

— Товарищ капитан першого рангу, вы зря колотитесь! Мой боец, хоть и тощий, но уфатистый. Если Родина прикажет, мы и шинель в трусы заправим!

Ну ладно. Убедил... Я этому Прошке в иллюминатор бумажку сую:

— Бери только вот с этим номером! Нам чужого не надо.

Там, на грунте, за сорок лет столько железа нападало... Полез водолаз в воду, раздулся, как жаба, не тонет. Сникерсов мало ел. Потом воздух стравил — погрузился. Я ему в телефон:

— Ну что видишь, сынок?

— Буль-буль...

— Как самочувствие, доложи!

— Нормально, буль-буль...

— Что видишь?

— Огнетушитель.

— На хрен его! Автомат ищи!

— Буль-буль...

— Что видишь?

— Спинку от койки.

— На хрен спинку! Автомат ищи!!

— Якорь с цепью... Лагун без ручки... Лисапед без педалей.. Рельса без шпалы... Радиатор без труб... Автомат без рожка...

— Номер какой?

— Темно. Не вижу.

— Всплывай!

Всплывает — раздулся, как жаба, подтягиваем к борту. Наш автомат!

Потом и рожок подняли. Ну, автомат в пирамиду, бойца на камбуз — энергозатраты восстанавливать, я мичману Подопригоре два «сабониса» спирта вынес — для промывки шлангов. И тут на причал черная «Волга» заезжает. И вылезает из этого «черного воронка» командующий флотилией и начальник особенного отдела. Ему уже стук прошел по всем инстанциям. Ну, «мохнатое ухо» сразу ко мне:

— Доложите, при каких обстоятельствах потеряно боевое оружие, доверенное вам Родиной!

— Никак нет. Ничего не теряли. Все, что Родина

доверила, храним за семью замками в опечатанном виде!

Особист в пирамиду — шашь! Все автоматы на месте. Номера сличил — все совпадают.

— Хорошо. А зачем водолаза спускали?

— Так что разрешите доложить — для осмотра корпуса на предмет диверсий боевых пловцов.

— С какого бодуна вам это приспичило?

— У борта подводного крейсера вахта заметила тюленя. Возможно, натовского. Согласно инструкции ПДСС приказал осмотреть подводную часть подводной лодки.

— Где это вы тут тюленей нашли?

А зима холодная была, тюлени в гавань на прокорм приплыли. Я чекисту бинокль в руки:

— Извольте полюбоваться — вон они, скоты, жируют. И кто из них завербованный — это уж вам решать.

Тот к Куюнге:

— Ты тюленя видел?

— Видела, видела! Мы на них всем стойбищем ходим!

Ну, тут уж наш адмирал слово взял:

— Товарищ матрос, за проявленную бдительность во время несения вахты объявляю вам благодарность и десять суток бессрочного отпуска с выездом на родину, век бы тебя не видеть.

Отправили мы Куюнгу в краткосрочный отпуск и больше его не видели. Однако шибко далеко эта тундра камчатская...

Прудников начал было следующую историю, но тут пришел Федя-пом и испортил всю малину:

— Товарищ командир, погрузку торпеды закончили!

Это значит — по коням!

Самое главное — идем в Тирренском море, там под Неаполем в Газте штаб Шестого американского флота, развернутого в Средиземном море аж с 1948 года, там прорва чужих кораблей, там с береговых аэродромов на Сардинии то и дело взлетают патрульные

самолеты, но зато, если мы сохраним скрытность и не случится с нами никаких ЧП, нам дадут через месяц заход в Бизерту. С тем и отваливаем от борта «Федора Видяева».

Командир бригады и начальник штаба берут под козырек. Мы тоже вскидываем ладони к матерчатым козырькам своих ярко-синих тропических пилотов.

«Аве, Цезаре, моритури те салютант...» — как говорят в Тирренском море.

* * *

И снова размеренная рутина позиционной жизни: ходим галсами по нарезанному квадрату, словно хищник мечется в клетке. Главное не попасть в зону прослушивания береговых гидроакустических станций. Их тут по всему Апеннинскому «сапогу». Мы в самом «логове» Шестого флота. Все корабли его укомплектованы по штатам военного времени. Поднять нас могут за милую душу... Скрытность, скрытность и еще раз скрытность.

На вечернем всплытии боцман подвязал рынде язык, чтоб не звякнула ненароком. Нам дали режим полного радиомолчания. Это значит, что наши антенны будут работать только на прием.

А у меня в каюте сгорел вентилятор. В пекле аккумуляторного отсека это такая же потеря, как если бы в Сахаре у бедуина сдох верблюд. Жара невыносимая. Сосновые переборки потекли смолой, плавятся пластиковые печати на сейфах и пайковый шоколад. Чтобы уснуть в этой сауне, приходится заворачиваться в мокрую простыню. Но она высыхает быстрее, чем удастся уснуть. Тогда прошу вестового поливать меня, закутанного в простыню, из чайника каждые два часа. Шуре эта затея понравилась, и он исправно, как садовник грядку, поливает меня из чайника.

Не зря говорят, что в жару простудиться легче, чем в холод.

Народ из кают-компания расходится. Я спускаюсь и подсаживаюсь к столу, пока с него не убрали.

Болят горло. Я лечу его чаем с алычовым экстрактом. Что может быть приятней для простуженного горла? Да будет благословенна алыча и все семейство алычовых!

Напротив побалтывает ложечкой в стакане старпом. У нас с ним все рядом — места за столом, каюты в отсеке, столы в береговой канцелярии. Наши пистолеты хранятся в соседних ячейках.

— К этим ночным завтракам так привыкаешь, — жалуется Симбирцев, — что даже дома просыпаешься ровно в три. Жена думает, для чего путного, а ты — в холодильник...

Бывшая жена старпома не дождалась его из пятой «автономки» — укатила в Севастополь с дирижером гарнизонного оркестра.

— Ну что, Андреич? Пойдем посмотрим, есть ли жизнь в отсеках?

Мы выбираемся в центральный пост. Первый взгляд, как всегда, на глубиномеры: 150 метров, прилично! А под нами сейчас пять километров. Мы зависли почти над центром обширной котловины.

Я очень часто ловлю себя на попытках представить забортное пространство воочию. Иногда возникает почти объемное видение того, как наша лодка висит над непроглядной бездной и над ней синевато брезжит поверхность; как, «присев» на корму, она не спеша и плавно, с чуть слышным для ближайших рыбьих стай шумом начинает циркулировать на перископной глубине. Иногда я «вижу» ее вместе с рельефом дна, и тогда субмарина предстает чуть видимой с трехкилометровой глубины «рыбешкой», которая плывет над хребтами и каньонами подводных гор. Метут на подводных плато песчаные метели, занося кладбища дюгоней и останки кораблей. А над ними гигантские кальмары дерутся с кашалотами, и звуки их битв врываются в наушники гидроакустиков утробными всхлипами, фырканием, чавканием и тонким писком...

Я возвращаюсь из забортных парений в унылую машинерию центрального поста. Привычно замерли стрелки у привычных цифр. Привычны до неза-

метности своды бортов и узкая перспектива отсека; ровная и, кажется, незыблемая, как бетонный пол в казарме, палуба под ногами — все это заставляет забывать, где мы и что вокруг нас. Ровный свет, ровный гул, ровный киль, ровное течение жизни, и у людей создается иллюзия безмятежности плавания, благодатная уверенность в счастливом его исходе.

Мы пытаемся сбивать это опаснейшее настроение учебно-аварийными тревогами, но и к ним уже привыкли. Все эти «пробоины» и «пожары» матросы воспринимают как некие скучные и обязательные по учебной программе абстракции. Они носятся с аварийными брусьями и раздвижными упорами, как в ритуальной пляске негритянские воины, отгоняющие копьями злых духов.

Иногда даже хочется, чтобы что-нибудь случилось, но такое, поправимое... Нервы бы встряхнуло...

Накаркал-таки! Механик на всплытии доложил командиру, что мы «охромели» на правый дизель.

— Да-а, мех, — насмешливо тянет Симбирцев. — Пора из аварийных брусьев весла вырубать и мотористов за них сажать.

Механику не до шуток. Неисправность надо устранить затемно — под водой много не поработаешь.

Спускаюсь в отсек. Жарко. Качает. Старпом привлёк к ремонту всех, кто «кумекает в железках», даже кока Маврикина, бывшего шофера.

Все прекрасно понимают: дизель не шутка; потеря хода в океане — за такие дела снимают командиров. Да и потом, люди изголодались по живой — не учебной и не условной — работе.

Мотористы — «тяжелые силы» — обычно угрюмы и тяжелы на подъем; теперь я их не узнавал: они были расторопны и смышлены, веселы и смешливы. Еремеев откуда-то из недр дизельного трюма напел разухабистые песни:

Не ходил бы ты, Анвар, во Садаты...

В полутьме, в черном масле, вдыхая то, что на берегу обычно выдыхают, подсвечивая тусклыми аварийными фонарями, «мотыли» ковырялись в костля-

вом чреве дизеля, снимая деталь за деталью, вычленив узлы...

Пот срывается с подбородков, локтей и каплет в масло поддона. Еремеев, оскалившись, орудует с таким усилием, что гаечные ключи походят на мослы, вылезшие из лопнувших от напряжения рук. О, что бы они сделали, если бы им дать солнечный свет и свежий воздух!

Командир моторной группы лейтенант Серпокрылов вылез из-под пойол черный по пояс — по самые плечи! — от грязного масла. Где он будет отмыться? Странно звучит это звание в применении к полуголому, измасленному парню. Трудно представить его в парадной тужурке, белой сорочке, с кортиком на золоченых ремнях...

Уронили шайбу внутрь газораспределительного механизма и теперь изобретают хитроумные способы, как ее оттуда извлечь. После многих попыток предложение Серпокрылова — подцепить двумя электродами — удастся.

— Кто тебя логике учил, а? — горделиво вопрошает лейтенант матроса Данилова, осуществившего трюк.

— Капитан-лейтенант Щербаков.

И это похоже на правду: инженер-механик с его педантичностью запросто мог бы преподавать сей предмет в вузах.

— А я тебя чему? — обижается Серпокрылов.

— А вы меня — психологии. — Данилов деликатно намекает на сумбурные распекаания, которые лейтенант устраивает в отсеке. Последнее время он нашел новый воспитательный метод — водит провинившихся в каюту «большого меха».

— А сам идет делом заниматься! — не раз возмущался Щербаков в кают-компании. — Мол, некогда мне с людишками возиться. В режиме командира штрафбата меня использует!

Инженер-механик кипит для куражу. Все прекрасно знают — «механических» офицеров не даст он в обиду и самому старпому. Сейчас оба они, Щербаков и Серпокрылов, при свете зарешеченной «переноски» разглядывают измятый чертеж, как полководцы карту.

На правом дизеле — то ли от литейного брака, то ли от естественного износа — прохудилась рубашка водяного охлаждения. Сам двигатель исправен и может работать — это только распаляет досаду. Мало того, что трещина проходит по фигурному изгибу чугунного корпуса — варить ее сложно, к ней и не подберешься.

Выход из положения был найден там, где его и не искали, — в радиорубке. Радиотелеграфист матрос Фомин до флота работал сварщиком и более того — ходил в призерах республиканского конкурса. Лучший сварщик города Киева — это ли не удача! И молчал ведь!

Механик вне себя от радости. Командир разрешил всплытие. Всплыли. Железяку втащили в ограждение рубки. Фомин, присев на корточки, снаряжает электрод. Времени в обрез — до первого самолета. В любую секунду нужно успеть забросить все хозяйство в люк и погрузиться. Механик подсвечивает Фомину рабочее место фонариком. Ночное море свежо — качает, брызги разбитых о рубку волн летят сверху, патрубков с трещиной ерзает по мокрому обрешетнику. Не долбануло бы током — всюду соленая вода...

Фиолетовое пламя гасит звезды над нами. Представляю сейчас, какое это зрелище со стороны: посреди ночного моря вспыхивают вдруг иссиня-белые глазницы рубочных иллюминаторов — четыре огненных квадрата. Неизвестное явление природы. Так рождаются легенды и мифы о морских чудовищах.

Патрубок с неостывшим малиновым швом осторожно спускают в люк. Вслед за ним лезет матрос Фомин — лучший сварщик города Киева и Средиземного моря...

После обеда старпом заглянул ко мне:

— Дай что-нибудь почитать, Андреич. Серею, как штаны пожарного.

Кроме штатной библиотечки, я взял с собой чемодан самых любимых книг. Выбирая их, приходилось учитывать, что каждый томик вытесняет из лодочной атмосферы глоток воздуха. Стоит ли иная книжка этого глотка?

Свой платяной шкафчик я перегородил полками и туго набил книгами.

— У тебя тут вроде аккумуляторной батареи, — одобрительно хмыкает старпом, — подключайся и заряжай мозгу...

Широкоплечий, он роется в шкафчике, как медведь в улье.

К концу похода у нас в большом ходу Толстой, Чехов, Бунин и Солоухин. На подводной лодке читаешь медленно — спешить некуда — и потому открываешь для себя во сто крат больше, чем живоглотствуя дома.

На пределе душевных сил всех потянуло к реалистической живописной прозе, «Черные доски» и «Траву» Солоухина зачитали до того, что пришлось обернуть их в плотную штурманскую кальку, дабы не пачкать обложки других книг. Страницы промаслились и стали прозрачными — это от соляра, читали мотористы. Кое-где дыры от серной кислоты — это читали электрики в аккумуляторных ямах. Разбухшая обложка в кристалликах морской соли — сразу видно — побывала в лапах у трюмных.

Потом, после похода, в Москве, когда счастливый случай свел меня с автором «Владимирских проселков» и «Черных досок», я пожалел, что при мне не оказалось того зачитанного, обезображенного подводной жизнью экземпляра. Я рассказал писателю, как читали «Траву».

— Оно и понятно, — усмехнулся Солоухин, — травы-то у вас нет...

Есть трава, Владимир Алексеевич! На новейших атомных подводных кораблях устроены так называемые «зоны отдыха». Там покоят птицы, но они в клетках, там витают хвойные ароматы, но источают их озонаторы; там ласкает глаз зеленая трава, но она из полихлорвинила... А впрочем, есть и настоящая. Говорят, на Северодвинском судостроительном заводе есть питомничек, где выращивают хомяков и белых мышей для подводных лодок...

В полдень лейтенант Васильчиков засек время по хронометру и отдал штурманскому электрику пу-

щенный секундомер. Матрос пошел проверять отсечные часы. Это чем-то похоже на возжигание лампад свечой, воспламененной от главного священного огня. Служба времени. На кораблях она вверена штурманской боевой части.

Море скрадывает расстояние и время. Подводные дни, монотонные, сливаются в один прозрачный кристалл, в котором границы недель и месяцев ничуть не заметны и сквозь который последние события береговой жизни видятся ярко и отчетливо, почти ничем не заслоненные. Любое сколько-нибудь значительное происшествие застывает в этом слитке, как мошка в янтаре. А в остальном монолитная глыба времени входит в память и изымается из нее единым блоком — «автономка».

* * *

Капитан медслужбы Андреев в лейтенантские годы был неплохим эскулапом — три полостных операции под водой, шесть автономных походов, орденская ленточка на тужурке. В отсеках, кроме снятия пробы на камбузе, начальнику медицинской службы — так официально именуется должность Андреева — всегда найдется дело: как-никак главный принцип медицины «легче предупредить, чем вылечить». Но наш лекарь предпочитает операцию ВПЛ — «выпрямление позвоночника лежа» — всем иным.

Безрассудно ссориться с человеком, под скальпель которого ты можешь угодить. Но я ссорюсь и требую, чтобы доктор каждый день, как это и положено, ходил по отсекам и раздавал морякам спиртовые тампоны для протирки рук и лица. Андреев «печется» о безопасности корабля: «использованные тампоны бросают в банки из-под регенерации; могут воспламениться». «Собирайте в свою тару!» — «У меня нет штатной емкости для сбора использованных тампонов». — «Я вам ее сделаю!..» и т. д. Но когда к концу дня доктор стучится в мою каюту и с ледяным молчанием протягивает спиртовой тампон, я испытываю двойное облегчение — от освеженной кожи и маленькой победы...

Прикладываюсь к щели в переборке: ночной завтрак в разгаре. В кают-компанию вваливается мрачный Федя-пом, опухший со сна; ему сейчас заступать на вахту.

— Федя, — ласково встречает его старпом, — говорят, на чай ты со своей шоколадкой приходишь?

— Со своей шоколадиной! — уточняет механик, и все смеются.

— Ладно, ладно, — слабо отбивается помощник. — Хорошо смеется тот, кто стреляет последним...

Операция

В кают-компании доктор распаковывает дорожный микроскоп «Билам», напевая себе под нос:

Ах, куда же ты, Анвар,
Ах, куда ты?
Не ходил бы ты, Анвар, во Садаты!..

Микроскоп новенький, с заводской смазкой. Андреев протирает его спиртом.

Я не перестаю удивляться, какой только техники не набито в наш прочный корпус: от швейной машинки до пишущей, от микроскопа до перископа. Кстати, пишущую машинку и перископ изобрел один и тот же человек — бывший лесничий Баденского княжества Карл Дрезен. Перископ мог бы за просто называться «дрезина», но это имя получила железнодорожная тележка, изобретенная, как и велосипед, все тем же неутомимым лесничим...

Пока я размышляю о неисповедимых путях технического прогресса, в кают-компанию заглядывает старпом:

— Абортарий, доктор, разводишь?

— Кровь буду смотреть. У матроса Данилова — аппендицит!

— Командиру доложил?

— Доложил. Дал «добро» на операцию... Николай Андреевич, вам придется ассистировать.

Я и раньше знал, что ассистирование хирургу — одна из моих многочисленных внештатных обязан-

ностей. Но у нас на лодке есть специально подготовленный старшина-химик. В нападении доктора сквозит некий вызов: дескать, посмотрим, каков ты будешь, когда увидишь живую кровь...

— Где Данилов?

— В мичманской кают-компании.

Я перебираюсь в отсек, где Данилов лежит на койке кока, отгороженный простыней.

— Ну что, земляк? Прихватило?

Лицо Данилова в бисеринках пота. Каждое слово дается ему с трудом:

— Скрутило, товарищ капитан-лейтенант.

— Ну ничего. Доктор у нас бывалый. Вырежет аппендикс в два счета. Будешь потом на него акул ловить. Они, говорят, на человечинку хорошо клюют.

Данилов слабо улыбается:

— Да вы меня не утешайте... Меня уже раз резали. Грыжу ушивали.

— Тем более.

Возвращаюсь в отсек, где должна проходить операция, и не узнаю кают-компанию: диванчики вынесены, переборки обвешены чистыми простынями, над узеньким столом сияют хирургические светильники. Шура Дуничев домывает палубу, а доктор ловит невесть как залетевшую в отсек муху. Муха увертывается, и доктор призывает на помощь электрика Тодора.

По случаю операции механик пустил в душевую пресную воду, и мы — доктор, старшина второй статьи Ищенко и я — поочередно смываем с себя грязь и морскую соль в тесной кабинке, столь же удобной, как телефонная будка, в которую затащили велосипед.

Командир не на шутку встревожен: утром получили предупреждение — в нашей части Средиземного моря возможно подводное землетрясение; наверху шторм — это значит, если качнет, от болтанки не укроешься и на глубине.

А тут еще доктор с новой радостью:

— Товарищ командир, у Данилова идиосинкразия к новокаину...

— Доктор, мы люди простые — от сохи и стакана, — хмурится командир. — Ты бы попроще...

— У него абсолютная непереносимость новокаи-
на. Придется, как говорили на фронте, — под крико-
ином резать. Может, поверхностную заморозку?

— Доктор, ты в своем деле большой аксакал, и я те-
бе не советчик... Пусть кричит, но чтоб встал на ноги,
как огурчик. С пупырышками...

— Есть с пупырышками! — кисло отшучивается
доктор.

Данилова, прикрытого простыней, проносят на
носилках под сочувственные взгляды центрального
поста, просовывают в лаз второго отсека...

— Если больного хорошо зафиксировать, — бор-
мочет доктор, — можно и без наркоза.

Мы все трое в новехоньком белье и новехоньких
халатах моем руки спиртом, смешанным с йодом.

— Ищенко, — дает Андреев последние указания, —
крепи инструменты по-штормовому. Понятно? Если
тряхнет, чтоб с палубы не собирать.

Чем ближе к началу операции, тем значительнее
становится в моих глазах доктор. Я готов простить
ему что угодно, лишь бы с Даниловым все обошлось.

В отсек влезает радиотелеграфист матрос Фомин
с портативным магнитофоном:

— Товарищ капитан, здесь хорошие песни. Пусть
Данилов слушает. Мы читали: зубы под музыку дерга-
ют — не так больно...

— Пусть слушает, — соглашается после некоторого
раздумья доктор. — Поставь в коридоре...

— Второй, выключить батарейный автомат!

Это инженер-механик заботится о том, чтобы в
«операционной» было чуть прохладнее. Электролит
при разрядке нагревается, поэтому энергия на рас-
ход будет браться из аккумуляторных ям четвертого
отсека.

Данилов уложен на столе, руки и ноги пристегну-
ты специальными ремнями, мы слегка обманываем
его, уверяя, что это необходимо для штормового
крепления.

— Свалишься, потом собирай тут тебя по час-
тям, — с преувеличенной озабоченностью ворчит
Андреев. — На, выпей!

— Что это? — опасливо принимает матрос.

— Коко с соком!

— Спирт?

— Чтоб меньше «мама» кричал.

— Не буду я его, товарищ капитан. Я этот запах детства не переносу... Как отец пьяный придет, так...

— Пей, чудило. Тебе же легче будет.

— Я потерплю.

Из коридора с любопытством прислушиваются к диалогу.

— Товарищ капитан, разрешите, я за него выпью! — вызывается Тодор.

— Кыш отсюда!.. Пей, Данилов, а то Тодору отдам!.. Ну что за матрос пошел! Пей, говорю!

— Я потерплю, товарищ капитан!

— Ну, терпи...

Гагарин и Лебедев в книге «Психология и космос» писали: «Если возникнет необходимость, врач-космонавт должен будет оказать хирургическую помощь. Роль операционной и ассистента возьмут на себя так же, как, например, на подводных лодках, специально подготовленные члены экипажа».

Увы, я совершенно не готов к назначенной роли. Я вообще впервые в жизни присутствую на операции.

Лицо Данилова отгорожено от тела занавесочкой, чтобы не видел свой живот с выложенным операционным полем. Кожа его, густо смазанная йодом, проступает сквозь тонкие салфетки фиолетовыми пятнами. Доктор, отломив рожок ампулы, sprays место будущего разреза «заморозкой». Блеснул скальпель.

— Больно! — выдыхает Данилов.

— Терпи...

Разрез обескровили тампонами...

Минут пятнадцать я держался довольно сносно. Потом вдруг виски покрылись холодным потом, в ушах зазвенело, яркие лампы стали меркнуть, и, как я ни хорохорился, — пришлось присесть. Душно. Хочется сорвать со рта марлевую повязку.

— Нашатырю нюхнёте, Николай Андреевич?

Насмешливый голос доктора лучше любого нашатыря. Я поднимаюсь.

— Больно! — морщится Данилов. — Больно!

Он повторяет это слово методически и почти без выражения, как акустик свое извечное «горизонт чист».

Из-за двери плывет «Александрина» в исполнении «Песняров». Данилов пытается вслушаться в мелодию. От боли рот его оквадрился; глаза плавают в орбитах, полных слез. Но ни стоны, ни вскрика. Вот тебе и маменькин сыночек...

Я промокаю ему лоб, смачиваю губы марлей, и Данилов жадно слизывает капли.

— Скажи, как проехать с «Полежаевской» в «Медведково»?

— С двумя пересадками. На «Краснопресненской»... и «Проспекте Мира».

— А с одной?

— На «Площади Ногина»...

— Правильно... Теорему Вейерштрасса помнишь?

— Помню.

— Давай.

— Если члены ряда... регулярны в области D_ε и этот ряд сходится в D_ε и равномерно сходится в любой замкнутой области...

Я не знаю, о чем с ним говорить. Я иссяк... Операция идет уже с час. Халат на мне промок. Когда я замолкаю, он просит:

«Поговорите со мной, товарищ капитан-лейтенант!» — не забывая добавлять звание даже здесь, на окровавленном столе. Ну, человек...

— Книжку «Боевой номер» помнишь?

— Помню...

— Обязанности при срочном погружении?

— Обслуживаю машинку кингстона топливно-балластной цистерны номер десять... У-ум... Больно!.. В районе кормовой переборки трюма и дейдвудных сальников.

— Где живет твоя Наташа?

— В Сокольниках. Олений вал, дом девять...

Доктор нас не слышит, он поучает Ищенко, который собирается после службы в мединститут:

— В хирургии, когда запутаешься, помни правило:

беленькое сшивается с беленьким, красненькое — с красненьким...

Слава Богу, кажется, зашивает. Аппендикс — в эмалированной чашке.

Данилова перенесли в каюту старпома, осторожно уложили на диванчик.

— Минералочки бы ему сейчас, — вздохнул доктор. — Ящичка два. Жидкая диета — соки, воды...

— Шура! — крикнул помощник. — А, ну тебя, я сам...

С резвостью, необычной для столь грузного тела, он слезил в жилой отсек и принес две бутылки «Боржоми».

— Из личных запасов.

— Ну, Федя!.. — развел руками Симбирцев. — Два ноль в твою пользу...

После операции, как водится, доктору преподнесли тарелку с жареным картофелем и двойную порцию пайкового вина. Не снимая халата, Андреев присел за стол, с которого стащили окровавленные простыни.

— Землетрясение-то было? — спросил он штурмана.

— Да покачало слегка...

— Черт! Не заметил. Обидно. Первый раз в подводное землетрясение попал.

А в общем, он ничего парень, наш доктор. Случилась беда, и сработал четко, сделал то, что от него требовалось...

Я невольно сравниваю его профессию со своей...

Зам по человеческой части

Ошеломительно горька жизнь начинающего «зама». Истинный смысл такой простой и такой понятной формулы — «ты отвечаешь за все!» — постигается на второй или третий день вступления в должность заместителя командира по политической части. Оказывается, ты действительно отвечаешь за «все» — в самом что ни на есть бездонном смысле этого коротенького слова. За все, что может уместиться в корпусе и на корпусе подводной лодки, за

само положение этого «корпуса» в пространстве, то есть над водой и под водой; за людей, населяющих стальную «сигару», за их дела, слова и поступки — как на корабле, так и на берегу, на суше и на море, в отсеке и в квартире, в отпуске и в бою...

Ты отвечаешь за секретные документы и стрелковое оружие, за посуду «личного состава» и его эпидемиологическую безопасность, за своевременный просмотр кинофильмов и отправку писем, за теплые портянки и навигационные звезды.

Пункты обязанностей замполита простираются в корабельном уставе до двадцатой буквы алфавита, но к каждому из них можно дописать еще целый том комментариев.

Поначалу это кажется нелепым розыгрышем или злым сговором, когда каждый из вышестоящего над тобой великого множества командиров, начальников, флагманских специалистов, инструкторов, инспекторов, встретив тебя в городе или на причале, в Доме офицеров или в казарме, в штабе или на корабле, начинает выговаривать за твоих подчиненных и их дела, напоминать, указывать, предупреждать, требовать, стращать...

Флагманский штурман выпытывает у меня, почему не пришли на занятия по специальности рулевые-сигнальщики; флаг-врач сердится на нашего доктора, который все еще не заполнил слуховые паспорта на акустиков; посыльный из политотдела требует развернутый «анализ дисциплинарной практики» за прошедший месяц; проверяющий из флотской комиссии недоволен наглядной агитацией в кубрике; с кинобазы грозятся прекратить выдачу фильмов, если я не представлю выписку из вахтенного журнала «об утоплении» в прошлом году жестянки с кинокартиной «Афоня» при передаче с борта подводной лодки на плавбазу и выписку из приказа о наказании виновных; дежурный по эскадре требует, чтобы выслали матросов очищать снег с закрепленного за нашей командой участка причального фронта, — попробуй ему скажи: «Обратитесь к старпому. Мне сейчас некогда: я выполняю указание

комсомольского инструктора по подбору трех певцов для матросского хора»...

А тут еще ворох грязного белья — бывших белых сорочек, манжет, кашне, фуражечных чехлов... И все это надо стирать и гладить, а ты живешь в каюте плавающей казармы, куда вода подается по расписанию и именно тогда, когда ты стоишь в строю на подъеме флага...

Первые выводы приходят вместе с первыми «фитилями»: ты обречен жить между молотом и наковальней, ты вратарь, у которого сто ворот, и в каждые грозит влететь мяч. Правила игры чудовищно несправедливы. Но сказать «я не играю» некому и поздно. Тогда хочется закричать: «Ну дайте же мне хоть немного времени, чтобы войти в курс дел!» Но это невозможно. Времени нет ни у кого. Острейший дефицит. Море не ждет. Подводная лодка должна прийти в точку погружения точно в срок... Поначалу кажется невероятным и непостижимым — как это из всех этих завихрений, накладок, дел, помех, суеты сбивается плотный войлок службы. А служба тем не менее правится...

В положенный час трещат малые барабаны и точные наряды печатают шаг по причальной стенке. И заступают в караулы автоматчики в черных шинелях. И дымят трубы камбузов, невзирая ни на какие ураганы, тревоги, перешвартовки... И горнисты трубят поутру «повестку», и ровно в 8.00, едва отзвучат над гаванью позывные «Маяка», взлетают над острыми хвостами субмарин бело-синие флаги.

Чтобы такая сложная конструкция из металла, электроники и человеческих отношений, как военный корабль, действовала безукоризненно и эффективно, необходимо, чтобы каждый одушевленный ее элемент на какое-то время — не на всю жизнь, на время службы или хотя бы дальнего похода — сознательно согласился быть винтиком, шестеренкой в общем механизме, забыв, или, точнее, припрятав человеческую гордыню; сознательно согласился делать быстро и четко только то, что от него требует координирующая центральная система — ГКП —

главный командный пост. Быть винтиком, не превращаясь в него, ибо жизнь может потребовать мгновенного превращения «винтика» в ведущее звено. Так случалось не раз, и когда в бою на Щ-402 погибли командир, штурман и большая часть офицеров, лодку привел в базу матрос — штурманский электрик Александров, который, будучи «штифтиком», отвечающим лишь за исправность электронavigационных приборов, фактически был мастером, знающим не толику, а все дело разом. В истории морских войн известен случай, когда командование подводной лодкой принял фельдшер и привел ее в родную гавань.

На корабле каждый должен уметь заменить другого — и рядом, и выше, и ниже. Просто «винтику» это не под силу. Такое умение должно питать уважение к самому себе, компенсировать моральный ущерб от выполнения куцых обязанностей функционера.

Бывают такие простые истины о всеобщем благе, постижение которых происходит не умом, а озарением сердца. Так было и со мной, когда я нутром почувствовал, что только сознательное, а значит, добровольное исполнение своих обязанностей каждым из нас поможет легко и без издержек решить главную задачу, которая стоит в мирное время перед любым кораблем, — высокая боевая готовность.

Можно в шестнадцать лет командовать полком и быть «пятнадцатилетним капитаном», но быть даже в мои двадцать семь «душой корабля», отцом, наставником, человеком, которому в разной степени доверяет и восемнадцатилетний матрос, и боцман, четверть века просидевший в прочном корпусе, искушенный командир и порывистый лейтенант, — невозможно.

А «разговоры по душам»?! О, эти разговоры по душам! Высший пилотаж «замовской работы». Тут все — и психология, и житейский опыт, и поединок характеров, и проникновение в запретные для стороннего пределы душевной жизни, чистота раскаяния...

Вот приходит провинившийся матрос, неловко заглядывает в дверь каюты:

— Вызывали, тарыщ-кап-нант?

В глазах тоска и готовность если не к стрелам праведного гнева, то к нуднейшей нотации.

— Вызывал, — отвечаешь с лошадиным вздохом, точь-в-точь как когда-то вздыхал отец, барабани пальцами по школьному дневнику. — Садись, Василий (Николай, Петр, Абдул-Саид...).

Матрос слегка вздрагивает — так странно звучит в казенных устах родное имя. По себе знаю, как это действует: по фамилии, по фамилии, и вдруг по имени... Пододвигаешь вызванному стакан чая, помешивая ложечкой в своем. Матрос прихлебывает с видом приговоренного, чье последнее желание состояло именно в этом глотке, а ты, не замечая потупленных глаз, заводишь речь о пустяках, и когда настороженность тает, как рафинад в кипятке, переводишь разговор к сути проступка.

За твоей спиной истина и добродетель, оформленные в статьи уставов и кодексов, тысячи положительных примеров из мировой литературы и отечественной классики, плечи твои горбятся под бременем благородства и ответственности...

Я был несказанно растроган, когда на другой день после такой беседы матрос Еремеев постучался ко мне опять:

— Тарыщ-кап-нант, а как быть, если начальника в душе не уважаешь, а подчиняться надо?

И снова был чай, и проникновенный экспромт на тему: «Приказ начальника — закон для подчиненного». Еремеев пришел ко мне и на следующий день, и на следующий... Я сиял тихой гордостью: расположить к себе такого строптивца, завоевать доверие — это не еж чихнул! Пока, наконец, не постучался кокинструктор Маврикин:

— Товарищ капитан-лейтенант, вы бы Еремеева в личное время вызывали. А то как в камбузный наряд заступать — «меня «зам» вызывает»... Картошку чистить некому!

С того дня я зарекся прекраснотушничать. Но было поздно. Среди офицеров прошел слух о моих педагогических талантах, и на вторые сутки похода ин-

женер-механик обратился ко мне как к коллеге по части человеческих душ:

— Николай Андреевич, поговорите с Медняком. Как в отпуск съездил, так на все болт положил. С воздушной резьбой.

Трюмному Медняку я не то что чаю — сесть не предложил. Обойдемся без психоанализа. Матрос стоял, сутулясь под сводом подволока.

— Ты кем растешь, Медняк? — начал я в духе Симбирцева. — Может, письмо домой написать? Пусть батя придет. Ремень мы ему одолжим. С бляхой.

— Нет у меня бати...

— Как это нет, когда отпуск по болезни отца направляли?

Нарыв на душе прорвался сам по себе — ткнул неосторожно пальцем. По лицу Медняка потекли слезы, пытаюсь стряхнуть их, он только подергивал то одной щекой, то другой, на стиснутых зубах кривились губы.

— Зачем же он так, тарыщ-кап-нант?! Ну зачем?! Пришел поддатый. На мать с кулаком. Я его за шкентель: не смей маму бить! А он — кака тебе «мама»?! Мы тебя из детдома взяли... Двадцать лет скрывали... Зачем же он так, тарыщ-кап-нант?! Зачем?!

Слезы высохли от ярости и горя. Жил, жил, и вдруг неожиданно-негаданно, в одну секунду, ни отца, ни матери — враз осиротел...

Я нес сбивчивую ахиною насчет того, что истинное родство определяется все-таки не кровью, а чем-то там еще... Ну что я мог ему сказать? Я даже сейчас не знаю, как ответить на его «зачем?». Да и ответит ли кто? О, эти «разговоры по душам»...

...Сегодня понедельник — день политической подготовки.

Специальных мест для политзанятий на подводной лодке нет. Моя старшинская группа собирается в электромоторном отсеке. Старшины рассаживаются кто где может, втискиваясь в промежутки между агрегатами, устраивая на коленях свои просоленные и просоляренные разбухшие конспекты. Всего два часа в неделю отводит походный распорядок на лекции-

онно-семинарские занятия. И чтобы успеть сказать самое важное, что должно запасть в душу и память без подкрепления записями в тетради, я стараюсь избегать казенных формулировок, затертых газетных фраз. Иногда это удается, иногда нет. Сегодня это явно не получилось. Старшина второй статьи Логунов даже прилег на койке за ходовой станцией гребного электромотора.

— В чем дело, Логунов?

Логунов нехотя откликается:

— Вахта сидячая — спина затекает. Разрешите лежа слушать, товарищ капитан-лейтенант?!

Проще простого одернуть старшину, приказать ему сесть. Но слушать и вникать не прикажешь. Вахта у Логунова и в самом деле напряженная, ответственная — четырехчасовое согбенное бдение на рулях глубины... Я разрешаю ему слушать лежа. Знаю: и командир, и Симбирцев назвали бы это «гнилым либерализмом», но у меня своя задача — более важная, чем соблюдение «уставного положения военнослужащего на занятиях».

В следующий раз приношу на «рассказ-беседу» — так обозначена в учебном плане форма лекции — диапроектор и вешаю экран так, чтобы его не было видно с койки за ходовой станцией. Тема — «Подвиг народа в годы Великой Отечественной войны». Я вставляю в проектор первую рамочку с цветным слайдом, и в отсеке, под толщей воды Средиземного моря, вспыхивает утреннее солнце Бреста, едва приподнявшееся над щербатой красно-кирпичной стеной старой крепости...

— Ровно тридцать лет и... — я смотрю на часы, — четыре часа назад над западной границей СССР всходило точно такое же солнце...

Я родился на этой самой «западной границе» в первый послевоенный год, и все мое школьное детство прошло возле Бреста. Эти слайды я снимал сам, и мне есть что рассказать этим ребятам.

Койка за ходовой станцией заскрипела — Логунов сидел, смотрел и слушал, забыв о своей поясице. С того раза я как по индикатору определял по Логуно-

ву качество своих бесед и лекций: «стрелка» в горизонтальном положении — плохо, в вертикальном — хорошо...

* * *

Мы возвращаемся под барабанный бой пишущих машинок. Отчеты, отчеты, отчеты... Старпом, командиры боевых частей, примостившись кто где, пишут пухлые тома отчетов о торпедных стрельбах, маневрировании на учениях, о всем том, что случилось с нами в дальнем походе. Если бы пираты после каждого абордажа вынуждены были документировать свои действия, пиратство выродилось бы на корню.

На прокладочном столе скучная карта-сетка без глубин, без островов. Она означает некое условное пространство и пригодна для любого района Мирового океана на данной широте. Долгота проставляется карандашом под безымянными меридианами. Кажется, будто мы выпали из реальных земных координат и превратились в абстрактное тело, такое же условное, как значок, символизирующий нас на карте Главного морского штаба. Мы случайно перескочили в двумерное пространство и теперь обречены жить в плоскостном мире координатных сеток. От этой мысли можно было бы повредиться, если бы на штурманском пульте, висящем над столом автопрокладчика, не проплывали в окошечке лага цифры пройденных миль, а на шкалах счислителя не выскакивали градусы широты-долготы. Хотя вся эта штурманская цифирь так же неосязема, как пространство карты-сетки, гудящий штурманский пульт с многочисленными окошечками, в которых пошевеливаются картушки гирокомпасов, вращаются цифровые барабанчики с узлами и милями, этот путепрядный станок, приободряет, к нему тянет, от него трудно оторваться...

«Когда усталая подлодка из глубины идет домой...» Хорошая песня. Слова бесхитростны, но очень точны. И музыка достоверна — в ритме крупной зыби и малого хода под электромоторами.

Если в ресторане оркестр исполняет ее семь раз подряд, значит, за столиками сидят подводники, только что вернувшиеся из похода.

Усталая подлодка...

Федя-пом сбрил бороду, сидит в кают-компании розовый и уплетает оладьи с вареньем. Входит инженер-механик:

— Ладушки-ладушки, Федя ест оладушки!

Руднев вдруг необъяснимо раздражается:

— Для кого Федя, а для кого «помощник командира подводной лодки».

— Виноват, товарищ помощник командира подводной лодки, — скучнеет механик. У него великолепно развито то «верхнее офицерское чутье» — о нем писал еще Соболев в «Капитальном ремонте», — которое подсказывает, где и когда можно звать старшего по званию или должности на «ты» и по имени. Чутье это не ошиблось и на сей раз, ошибся всплывший Федя. Симпатии стола не на его стороне. Он сам это чувствует и пытается сгладить неловкость:

— Мех, сколько весит кнехт?

Когда Руднев хочет подмаслиться к механику, он делает вид, что интересуется тонкостями устройства подводной лодки. Любому «деду» это приятно.

— Встань на весы — узнаешь, — мрачно роняет механик под громовой хохот стола. Улыбается востовой, улыбается и сам Федя:

— Ладно, мех, один — ноль в твою...

Раздражимость, обидчивость — лишь первые признаки усталости. Офицерский коллектив как-то так подобрался, что у нас нет людей психологически несовместимых, но когда изо дня в день перед глазами одни и те же лица, пусть даже поначалу обаятельные и симпатичные, случается всякое...

Механик, например, не переносит голос Руднева по трансляции:

— Федя, когда ты кричишь по «каштану»: «Задраен верхний рубочный люк!», — мне кажется, что в отсеке начался пожар. У тебя абсолютно аварийный голос!

Помимо всех остальных «голодов» — витаминного, эмоционального, светового, информационно-

го, — подводники, как и космонавты, очень скоро начинают ощущать дефицит одиночества. Ты все время на виду — в рубке ли, в отсеке, на койке, за столом — всюду чьи-то локти, чьи-то глаза.

Единственное место, где можно ненадолго сосредоточиться, прийти в себя, отлепить свое «я» от множества других, внедренных в него сверхтеснотой лодочной жизни, — это поплавков РДП на мостике. В подводном положении таких мест почти нет. Счастливымчиком может считаться трюмный первого отсека, чей боевой пост расположен в трюме под пойолами. Да еще, пожалуй, электрики, которые могут уединяться в аккумуляторных ямах.

Психологический комфорт в кают-компании, в отсеках — моя забота. Не знаю, насколько мне удалось скрасить нашу подводную жизнь, но кое о чем я похлопотал еще на берегу. Захватил в поход цветные слайды — репродукции классических картин, в основном пейзажного жанра, комплекты открыток для подводных «третьяков», довольно обширную магнитную фонотеку, к которой старшина команды радиотелеграфистов мичман Бардин смастерил цвето-музыкальную установку. В кают-компанию принесли коробчатый экран, затянутый штурманской калькой, и водрузили на холодильник. Собрались желающие, потушили свет, и тут же, с первым фортепьянным аккордом, экран полыхнул сине-зелено-красным пламенем. Затем он засветился аквамариновым кристаллом — в цвет окружающей нас глубины. Такие чистые «подводные» яркие краски увидишь разве что в перископ при погружении. Повинуясь гармонии звуков, голубые пятна расположились вдруг там, где положено быть небу, зеленые замелькали весенними кронами, а сквозь них ударили алые лучи. На какое-то мгновение, словно на экране цветного телевизора, возникла предзакатная березовая роща. Новый аккорд, и фиолетовые языки заплясали в ином ритме.

Странный костер полыхал в кают-компании. В его многоцветном пламени сгорало все наносное и тягостное, что накопилось в нас за месяцы жизни в

прочном корпусе: сгорали усталость, тоска по солнцу, лесу, дому...

ТСП — техническими средствами пропаганды, или еще более скучное слово — «культпросветительством», подводные лодки комплектуются довольно полно: магнитофоны, проигрыватель, аккордеон, баяны, гармони. Гитар у нас, по-моему, больше, чем торпедных аппаратов.

Но самое сильное средство душевного омовения — конечно, фильмы. Каюсь, подбирал я их на кинобазе — поинтереснее, поновее! — не совсем честным способом. Но зато ни одну ленту не крутили задом наперед. На лодке вообще любой фильм, даже скучный, смотрится до конца: просто интересно смотреть на то, чего давно не видел, — трамваи бегают, дома высокие, прохожие спешат по каким-то ужасно гражданским, смешным и милым из нашего далека делам. Странно подумать, что в Москве, например, живут миллионы людей, которых ничуть не волнуют — они просто о них не знают — наши «срочные погружения», отрывы, уклонения; которые живут, не подозревая ни о гидролокаторах, ни о радиоакустических буюх, барьерах, ни обо всем остальном, что составляет нашу жизнь здесь — над безымянной впадиной океанического ложа. Радует, когда в кадрах мелькают собака, лошадь, солнечные блики на стекле или на воде.

Солнечный свет для нас законсервирован на киноплёнке так же, как воздух в баллонах, хлеб в спиртовых пакетах, молоко в жестянках.

Луч кинопроектора нанизывает наши души, словно шнур — четки.

Контраст между экранной — земной — жизнью и нашей, внутриотсечной, столь велик, что потом, сразу после фильма, воспринимаешь корабельную реальность — качку, грохот дизелей, плеск воды над головой, доклады акустика — отстраненно, даже с чувством новизны, и говоришь себе: «А в этом что-то есть» — и даже гордишься своей суровой походной юдолью, но через четверть часа все опять сливается в монотонную обыденность.

Проблема содержательного общего досуга — не только моя забота. Ее разделяют со мной наиболее дальновидные офицеры. Инженер-механик, например. Он первым стал проводить межотсечные технические викторины на лучшее знание подводной лодки. Успех этого, казалось бы, скучноватого мероприятия был столь велик, страсти разгорелись так пылко, что Федя-пом тут же попытался отобрать у механика лавры массовика-затейника. Однако его викторина на лучшее знание общевоинских уставов прошла куда как бледно, если не считать, что на какую-то неделю стало модным ошарашивать друг друга невыристыми вопросиками.

— А доложи-ка мне, штурман, — куражился за обеденным столом Симбирцев, — каковы обязанности помощника начальника караула по службе собак?

— Какой должна быть высота постового «грибка»? — пытал минер доктора.

Но самый роскошный вопрос вернулся Феде-пому бумерангом от механика:

— Товарищ помощник командира, имею ноль один вопрос.

— Ну? — беспечно отозвался Федя, пытаясь намотать на вилку длинную, непроваренную и потому прыткую макаронину.

— Какова фуражная норма на обозного верблюда?

Какими бы пустячными ни казались сейчас эти забавы, именно они, в дополнение к служебным советам, собраниям, лекциям, беседам, инструктажам, помогали создавать в кают-компаниях и отсеках атмосферу непринужденности, общности, товарищества. Во всяком случае, угрюмое молчание, почти неизбежное в конце долгого плавания, воцарялось за нашим столом редко.

Я был счастлив, когда однажды в кают-компаниях сама собой — без заранее подготовленных выступлений, регламента, графина и колокольчика — разгорелась дискуссия о роли личности в истории. Спорили почти по-студенчески: самозабвенно, искренне, жарко, приводя примеры из мировой истории и внутриотсечной жизни. От громких возгласов проснул-

ся доктор и примкнул к общей беседе, вышел из каюты командир. Сидели до утра, и только подвсплытие на зарядку помешало родиться истине...

— Тревога! По местам стоять, под РДП становиться! Приготовить правый дизель к работе на винт...

Сегодня мы заряжаем аккумуляторные батареи под водой, то есть идем в приповерхностном слое моря, выставив над штилевой гладью воздухозаборную шахту. Поглядеть со стороны — плывет себе что-то вроде маленького челнока-тузика. Странный «челнок» — безлюдный, из черного железа. А под ним — несколькими метрами глубже — притаилась огромная сигара субмарины.

При движении под РДП усиливается наблюдение, открываются офицерские вахты на обоих перископах. Я расписан в третью смену на зенитный перископ. Вахта важная: прозеваешь надводный корабль (дизеля грохочут — акустики слышат хуже) или, что еще проще, самолет — и вся наша скрытность пойдет прахом. Но чтобы поймать в тесное перископное окружье самолет, нужен большой навык. Тут и тихоходный транспорт трудно порой удержать в поле зрения.

Как назло в моем секторе солнце и слепящая дорожка. Всякий раз, когда зрительный круг приближается к светилу, приходится жмуриться, чтобы не ослепнуть от луча, усиленного мощными линзами. Глаз и так-то быстро утомляется. Оторвешь его от окуляра — и тут же слепнешь в рубочном полумраке.

Постоял у перископа. Глаз горит, как у циклопа, —

поется в шуточной подводничкой песенке.

На командирском перископе — старпом. Когда я прохожу носовой сектор, вижу «плосколицию» головку, венчающую его перископ; овальное стеклянное око. Мы встречаемся с Симбирцевым «глазами» и даже «подмигиваем» друг другу поворотными линзами, затем снова разворачиваемся в разные стороны. Странно, стоя под водой, встречаться взглядами над ее поверхностью — в мире пока для нас заказанном.

Мы ходим со старпомом вокруг перископных колодцев, как кони, вращающие ворот. Тесно, и я чувст-

вую его широкую спину, будто мы прикрываем друг друга в кулачном бою.

После бессонной ночи так и тянет уткнуться лбом в мягкий резиновый наглазник и слегка подремать.

Симбирцев, покусывая ус, тихо мычит: «Извела меня кручина, подколотная змея...» Он расстроен. Сегодня утром brave матрос Шура Дуничев оказал ему медвежью услугу: снял с вешалки черный шелковый галстук — погладить — и распустил узел, завязанный когда-то рукой Ольги Павловны. Это единственное, что осталось у него на память, — ни писем, ни фотографий. Он так берег этот узел! Я помню, как она завязывала ему новенький «неуставной» галстук: «Тоже мне, моряки, узла завязать не умеют!» — «Мы на лодке галстуки не носим, — отшучивался Гоша. — Форма одежды в отсеках — усы, трусы, часы. А узлы мы вяжем в основном на лаге».

К вечеру небо заволокло. Солнце топорщилось из облаков в четыре широких луча — оранжевой мельницей. Через все море пролегла алая дорожка. После привычного лунного золота она смотрится как некое экзотическое явление природы. Далекое судно впечатано в красноватую закатную полосу всеми изрезами своего силуэта. Видна даже береговая кромка африканского берега. Там Тунис... На зоревом огнеще застыл между горизонтом и тучами косяк дождя. Не с родной ли стороны принесли его циклоны?

Родина... Сейчас так легко наговорить ворох сушальных нежностей. Помолчим... «Не нужен нам берег турецкий, и Африка нам не нужна...»

17 июля пришла шифрограмма, которая вызвала всеобщее ликование. Нам велено встать на якорную стоянку в 55-й точке. Это северо-восточнее Кипра, в десяти милях от кромки тервод. Даже не верится, что целую неделю мы можем наслаждаться солнцем, дышать, сколько влезет, морским озоном, спать, как люди, без тревог и побудок на смены вахт. Да и подремонтироваться в спокойной обстановке — давняя мечта механика.

А наш недруг авианосец «Нимиц» пошел на отдых в Танжер.

Все-таки жаль расставаться с довольно спокойной позицией, где «пропахали» под водой больше месяца. Она простиралась южнее Анталы, а на западе — до Родосской котловины. Лодка наша «парила» в глубине над восточной оконечностью подводного средиземноморского вала.

Подводные лодки внедрены в бирюзовую толщу моря личинками смерти. Мало кто из прибрежных жителей подозревает, что их смерть вызревает в морских глубинах в стальных оболочках субмарин. Голубой пирог Средиземноморья, который так щедро кормил 300 миллионов европейцев, арабов, африканцев, заражен черными стальными коконами, как каравай личинками куколя.

В 55-й точке стоят наши: эсминец «Пламенный» (он же в обиходе «Племенной») и два средних десантных корабля. Боцман запросил по светосемафору «добро» войти на рейд. Командир эсминца — старший на рейде — предложил нам стать к нему на бакштов, то есть на привязь с кормы. Так и сделали, чтобы не возиться на ночь глядя с постановкой на якорь.

Ночью на мачте одного из десантных кораблей вспыхнул синий огонь — знак того, что он заступил в дежурство по ПВО. Мы избавлены от этой повинности тем, что лишены начисто любых зенитных средств. На случай войны будут выданы переносные комплексы типа «Игла» или «Стрела». Успеть бы только получить... Успеть бы хоть один «Орион» завалить. Они уже с вечера кружат над якорной стоянкой...

На эсминце горн играет спуск флага. Под заливистое курлыканье солнце медленно садится за кипрские горы. Днем их почти не видно. Но на фоне красного солнечного диска вдруг четко прорисовалась двугорбая вершина...

Ночь выдалась беспокойная — течение развернуло нас почти бульбой в борт эсминцу. Несколько раз играли тревогу и отходили во избежание навала на-

столько, насколько позволяли концы. Потом все повторялось сначала.

Утром снялись с бакштова, отошли и попытались стать на собственный якорь. Но у лебедки отвалился указатель длины якорь-цепи. Командир помянул с мостика матушку боцмана. Якорь-цепь травили по смычкам. Под килем — 70 метров. Экие пустяки после наших километровых глубин!

Сходили со старпомом на шлюпке, спущенной с эсминца, к десантным кораблям за новыми фильмами. Заодно облазили их сверху донизу. Черноморцы из Севастополя. В танковом трюме стоят три «шестидесятдвойки», выкрашенные под цвет синайских пустынь — желто-зелеными пятнами. Танковый взвод и взвод морской пехоты. Изнывают ребята под своим раскаленным железом так же, как и мы.

От десантников пошли на эсминец, в гости к командиру. Эсминец тоже черноморский — старый, выведенный из консервации по причине обострения международной обстановки. Неделью назад он конвоировал до Александрии теплоход «Украина» с интуристами на борту. Теплоход этот, пытаясь захватить заложников, обстреляли два палестинских катера под ливанским флагом.

Последние новости: «Нимиц» вышел из Танжера. Крейсер «Жданов» сопровождает наш первый авианосец «Киев» где-то северо-западнее Кипра. «Киев» совершает свой самый первый дальний поход — переход из Севастополя в Североморск, к новому месту службы. Говорят, у нас могут взлетать с палубы пока что всего два летчика.

Пили чай в каюте командира эсминца. Вдруг — долгий трезвон колоколов громкого боя.

— Что это? — спросил наш механик.

— Как что? — удивился командир эсминца. — Боевая тревога.

Мы уже отвыкли. Нам кажется, что если мы благоенствуем, то и весь мир благоенствует вместе с нами. Командир поднялся, мы распрощались, и — на свое любимое «железо».

Эсминец снялся с якоря и ушел на слежение за

авианосцем «Америка». Мы же остались на рейде старшими. Хо-хо! Теперь никто не запретит нам купаться. Купание в открытом море категорически запрещено начальниками всех рангов. А вдруг кто утонет? Но разве можно удержаться от такого соблазна — после северов, после многомесячного пекла в душных жарких отсеках не окунуть свои тела в самом лазурном из всех морей?

Главное — принять меры предосторожности. Плавать будем попарно вдоль борта, чтобы не было видно с других кораблей. Из кормового отсека вытащили надувную шлюпку — назначили ее дежурным спасательным плавсредством. На мостик поставили бойца с автоматом — на случай появления акул. Отвалили носовые рули глубины. С них, как с тумбы в бассейне, стартовала первая пара.

Мы нырнули вместе с Симбирцевым. Я надел резиновые очки от ПДУ (портативного дыхательного устройства). Вокруг и подо мной густая голубизна венецианского стекла. Жутковато при мысли, что ты посреди Средиземного моря и под тобой трехкилометровая бездна...

Борт подводной лодки, изрядно обросший ракушками, просматривается вперед метров на десять. А в глубину он и вовсе виден весь до самого киля. Вода скрадывает его истинные размеры и окургуживает полукруглый обвод до обхвата большеразмерной трубы. Пронзительные солнечные блики пляшут по ободранному сурику. Очертания лодки крайне неустойчивы — все линии зыбки, дрожат, ходят из стороны в сторону... Воздух возносится чередой хрустальных шариков и шаров. Иногда они сливаются в сплошные пузырчатые шлейфы, будто за нами тянутся ленты диковинной серебристой икры. Вдруг что-то длинное, черное, извилистое стремительно взвинтило воду поодаль от меня. Инстинктивно бросился под борт лодки. Что это было — мурена? Морская змея? Средиземноморский угорь?

Симбирцев ничего не заметил. Может, померещилось? Но нырять почему-то расхотелось...

На носовой палубе натянули тент и поставили столик для доминошников. Курорт, да и только! Конечно же, все пообгорели на жгучем солнце до красноты и теперь ходят в самодельных белых бурнусах из разовых полотенец, вправленных под пилотки, как скобелевские солдаты в Туркестане.

Поставил «шаману» (шифровальщику), мичману Тарану 287 подписей в журнал учета уничтоженных шифрограмм. Затем поднялись с ним в надводный галльон и жгли их в жестянке из-под маринованных огурцов. Совсекретные листики сжигали по одному, следя за тем, чтобы сгорал дотла и за борт не улетел ни один клочок ни с одной циферкой. Жгли долго, так что металлические конструкции вокруг разогрелись, а вместе с ними и баллоны с ацетиленом, задвинутые в угол галльона. Я стоял в дверях и сторожил, чтобы к нам никто не приближался. Таковы правила уничтожения секретных документов. Кажется, мы оба здорово угорели от бумажного дыма. Когда покончили с этим муторным делом, я открыл дверь ограждения рубки и шагнул за комингс подышать свежим воздухом. Волны захлестывали на корпус, приятно обдавая голые до колен ноги. Вдруг высокий захлест ударил в стальную дверь, дверь с размаху саданула меня в висок. Был бы удар чуть поточнее и посильнее, я бы непременно сыграл за борт. Течение здесь сильное, оно бы в считанные минуты отнесло меня далеко за корму. А поскольку лодка бьет зарядку, из-за выхлопного шума дизелей никто бы не услышал ни всплеска, ни криков... И труп бы не нашли. И записали бы в вахтенный журнал: «Капитан-лейтенант Черкашин пропал без вести в точке — широта... долгота...»

Как все просто, обыденно и жутко... Не иначе, ангел-хранитель уберег меня сегодня. Или кто-то молился очень горячо. Бабушка? Или та, от которой так редко приходят сюда письма...

Ушел эсминец «Пламенный», и без его заливистого медноголосого горна скучно стало на рейде. Зато пришел черноморский водолей «Сура». «Почты и свежих продуктов для вас нет!» — просемафорили с водолея.

— Ну и на хрен тогда сюда приперлись?! — прокомментировал семафор Федя-пом.

«Сура» предложила нам пресную воду, но не по доброте душевной, а чтобы скорее осушить танки и уйти в родной Севастополь. Ладно, с паршивой овцы хоть шерсти клок — устроили для команды пресный душ на кормовой надстройке. Поливали друг друга из пожарного рожка, фыркали, визжали, орали от восторга. Много ли надо подводнику для счастья? Немного солнца в пресной воде.

На якорной стоянке жизнь на «Буки-409» наконец-то наладилась такой, какой ей следовало бы быть по Корабельному уставу: подъем в 7 часов, гимнастика (на корме ее проводит старпом, в носу — помощник командира). Затем купание в выгородке клюза. Завтрак. Проворачивание механизмов и оружия (гимнастика для машин). Тренировка по борьбе за живучесть в отсеках. Развод на ремонтные работы. Обед в полдень. Адмиральский час. Работы по текущему ремонту. Отдых. Ужин. Спуск флага. Фильм. Отбой с покочной проверкой по боевым частям.

Мичман Марфин, кок-инструктор, доложил, что из «сухой провизионки» исчезли две банки дрожжей. Это очень опасная пропажа, если учесть, что со времен погрузки продовольствия в шестом-седьмом отсеках «затерялся» ящик сахара. Братва вовсю готовится к встрече Дня флота и корабельного праздника. Брага, конечно, уже где-то заквашена. Наша задача — найти ее вовремя и уничтожить.

Радиоразведчик мичман Атаманюк доложил, что на авианосце «Нимиц» ЧП — один из самолетов не вернулся на корабль: упал в море. На войне как на войне, даже если она Холодная...

Утром с Кипра прилетела ласточка, затем сова. Со слепу сбилась с курса?

26 июля. После обеда прошли с командиром в носовой торпедный отсек и вскрыли — каждый свой — красный «совсекретный» пакет. В них коды шифрзамков от клапанов стрельбовых баллонов. Он

не знает мой, я не знаю его. На тот случай, чтобы никто из нас не смог в случае внезапного сумасшествия произвести залп торпедами с ядерной боеголовкой. Командир вскрыл свой пакет маникюрными ножницами и передал их мне. Я проделал то же самое. Затем проверили замки — каждый свой: нет ли случайных совпадений на цифровом барабанчике. Так положено по ритуалу, придуманному режимщиками. Потом присели на настил и стали ждать, пока торпедисты проведут регламентные работы на спецторпедах. Неверов положил на колени подвернувшуюся гармонь и стал играть на ее басах органные «фути»... В этом что-то было: торпедисты холили самое страшное в мире оружие под почти баховскую мессу...

Записывал у себя в каюте программу классической музыки. «Песнь Сольвейг»... и вдруг — запах гари. Мгновенно выключил магнитофон, плафон, вентилятор. Принюхался. Гарью тянет из вентиляционного отростка. Горим? Бегу в центральный пост. Мотористы сожгли в дизельном отсеке резиновый компенсатор. Только и всего. Слава Богу, не пожар...

До погружения час. Стоим на мостике. Лодка добивает форсированную зарядку аккумуляторной батареи. А мы, прежде чем на месяц спуститься на дно стального колодца — в жаркое ветвилище разнокалиберных труб, наслаждаемся напоследок свежим ветром морской засолки, последним летним солнцем.

«Орионы» еще не прилетели, и нам надо успеть погрузиться, пока они нас не засекали. Неверов смотрит на часы — жаль прерывать зарядку, но, похоже, самое время.

— Всем вниз! К погружению!

В 15.00 погрузились с раскаленными дизелями и разогретым за недельную стоянку под сирийским солнцем корпусом. Ко всему еще добавилась сернокислотная сауна только что заряженных аккумуляторов. Температура электролита в батареях резко поднялась, несмотря на то, что запущена система водяного охлаждения. Но вода, предназначенная для осту-

жения серной кислоты, — теплая, поскольку забортная вода даже на глубине 50 метров свыше 20 градусов. К тому же в нашем втором и в четвертом включены водородосжигательные печки — от них тоже идет нестерпимый жар. Такого пекла еще не бывало!

Ну и конечно же, по закону подлости вышел из строя кондиционер. И вот уже ни одного прохладного отсека. Почти всюду — за полсотни градусов. А в дизельном, где воздух греют неостывшие дизеля, и того пуще. Трудно поверить, что час назад нас обдавал на мостике ветерок.

Люди растелешились до трусов. Все истекают потом, и его уже не впитывают перекинутые через шею полотенца. Симбирцев отжал свое в центральном посту, и у его ног растекалась лужица. У штурмана Васильчикова пот крупными каплями падает на путевую карту, и он то и дело промокает соленые кляксы туалетной бумагой.

Боцман сделал вестовым в мичманской кают-компании накидки из разрезанной простыни, чтобы те не роняли пот в бачки с ужином. Сирийские арбузы, которые мы едим на ужин, солонь — пот ручейками стекает с верхней губы и смешивается в уголках рта с арбузным соком. Утираться нет никаких сил, для этого нужно иметь в запасе несколько сухих простыней. Сколько мы продержимся в такой сауне?

Рявкнул динамик «каштана»:

— Доктора в шестой отсек!

Я перебираюсь в шестой — электромоторный — отсек вместе с доктором. У матроса Зозули — тепловой удар. Он перегрелся в дизельном, пришел в электромоторный, лег на свою верхнюю койку, где и без того жарко — воздух греют ходовые станции, электромоторы, и потерял сознание.

— Первая ласточка, — сказал доктор, нащупывая пульс на измасленном запястье моториста. — Точнее, первая кукушка.

«Зозуля» — по-украински «кукушка». Доктор, обливаясь потом, сам был готов «вырубиться», но врачебный долг держал его на ногах.

Положение в кормовых отсеках усугублялось еще и тем, что до самого последнего дня стоянки здесь подкрашивали переборки, красили даже во время зарядки батарей, и теперь пары этиленовой краски дополняли соляровую аэрозоль, которой дышали мотористы.

Зозулю перенесли в седьмой отсек, где температура на полтора градуса ниже, чем в энергетических. Он лежит на койке, бьется в конвульсиях, корчится, выгибается, будто укушенный тарантулом. Он жмурит глаза и скалит зубы. Пульс 120. Ему принесли кружку не очень теплой воды. Пока матрос Гурашидзе ее нес, не утерпел — отхлебнул, слишком уж соблазнительна была вода в парном и зловонном от загнивающей картошки отсеке. Зозуля залпом осушил кружку и поставил ее, слегка прохладную, на грудь. Доктор тем временем раскрыл переносную аптечку, стал прилаживать к шприцу иглу. В отсеке многолюдно и тесно. Через раскрытую аптечку кто-то перешагивает, и доктор матерится:

— Харитонов, в лоб твою мать! Куда лезешь?! Не видишь — антисептика здесь!

Он делает укол. Зозуля лежит землисто-серый. Только бы выжил! Лоб и щеки его обложены мокрым полотенцем, и он, полуголый, смуглотелый, худой, в белой «чалме» похож на араба, умирающего в пустыне от безводья.

— «На палубу вышел, сознания уж нет, в глазах у него помутилось...» — напевает под нос доктор, чтобы разрядить гнетущую атмосферу. Но никто не улыбается. Сюжет старинной матросской песни сбывается слишком уж очевидно.

Круглая переборочная дверь приоткрывается, просовывается чья-то облитая потом испуганная физиономия:

— Доктора в шестой!

В шестом упал от перегрева у ходовой станции третьего электромотора старшина второй статьи Лиходиевский. Его тоже переносят в корму и кладут рядом с Зозулей. В пятом отсеке готов «вырубиться» 19-летний моторист Серебряков. Иду в пятый. Мото-

ристы Глушко, Панасюк, Хуторянский, спасаясь от зноя, забрались в трюм приборной выгородки. Там, из трещины во фланце системы охлаждения, бьет прохладный веер заборной воды. Спускаюсь к ним в тесный, темный, измасленный колодец-шхеру. Моряки вплелись руками и ногами в извивы магистралей и нежатся в прохладе брызг. То, что это холод той самой глубины, которая — расширившись щель чуть больше — в одну секунду затопит трюм по самые пойолы, отнюдь их не пугает. Жара наверху страшнее.

Я делаю вид, что осматриваю повреждение, а сам, охладив руку в воде, незаметно прикладываю ладонь к сердцу. Хоть чуть-чуть остудить его, а то и не выберешься отсюда.

До всплытия еще целых четыре часа...

У наших мотористов от постоянного перегрева всегда повышенное внутричерепное давление. Может быть, этим отчасти объясняется их злобный и угрюмый нрав?

Через полчаса становится плохо мотористу Панасюку. Но это уже цепная шоковая реакция. Надо ее приостановить. Мы с Симбирцевым идем в пятый. Жаром горновой печи пахнуло на нас, когда мы приоткрыли дверь в дизельный. Мы оба в одних трусах, в руках у нас полотенца и мочалки. Устраиваемся на крышках неостывших дизелей, как на парильных полках Сандуновских бань. Нестерпимый жар сушит глаза и верхушки легких. Старпом возлежит на верхней крышке среднего дизеля, как на горячей каменной плите турецкой бани. Я же, за неимением веника, нахлестываю его полотенцем. Потом мы меняемся местами, и он делает мне массаж. Мы оба отплеваемся от стекающего пота и делаем вид, что нам чертовски приятно проводить время в этом злополучнейшем из отсеков. Молодые мотористы смотрят на нас во все глаза.

Окончив спектакль, ковыляем в душ шестого отсека и немного приходим в себя под вялыми и конечно же теплыми солеными струйками...

Всплыли, едва стемнело, и снова начали бить зарядку, хотя отсеки ничуть не остыли. Ошалевшего от

жары моториста Серебрякова доктор вывел на мостик, и тот дышал по-рыбьи, пусто и жадно... Надо прекращать зарядку. Но зная нрав Неверова — ему нельзя рекомендовать очевиднейшие вещи, он обязательно сделает все наоборот, — я подвожу его к нужной мысли исподволь. Мол, ну и хилый моряк нынче пошел. Вот в котельном отделении крейсера — вот где ад, чумовое пекло. А у нас — благодать, и, несмотря на это, сейчас еще один моторист вот-вот «вырубится»... Командир вызывает на мостик механика, интересуется плотностью электролита. Мех, зная Неверова не хуже меня, столь же бодро, сколь и безразлично, докладывает плотность электролита, безбожно завышая ее. И командир распоряжается перенести зарядку на завтра. Слава Богу, хоть за ночь немного остынем...

Жара. Единственное, что сулит прохладу, это литеры «СФ» — «Северный флот» — на погончиках сигнальщика. Скорей бы на Север, скорей бы домой...

Погрузились с рассветом и начали скрытный переход на свою позицию. Мы на большой судоходной дороге Гибралтар — Суэц. Поверхность над нами красна от килей и днищ танкеров, сухогрузов, лайнеров... Пришло радио: в нашем позиционном районе дрейфует полузатопленная шлюпка. Соблюдать осторожность при всплытии.

А «Нимиц» спрятался под «каблук» итальянского «сапога» в Таранто.

Над мостиком зеленая арабская луна.

В поход нас провожала вся страна. Я хочу, чтобы эта расхожая фраза стала для матросов ощутимой. Еще в гавани, во время загрузки продовольствия, я набрал целый пакет товарных ярлыков и этикеток. «Вобла мелкая вяленая» — с Каспия. Галеты «Арктика» — из России. «Варенье вишневое», «капуста квашеная» — с Украины. Компот «Слива» — из Дагестана. «Масло сливочное» — из Белоруссии. «Молоко сгущенное» — из Прибалтики. «Сухари ржаные простые» — с берегов Волги, из Саратова. Надо бы накле-

ить этикетки на один большой лист и вывесить в отсеке: смотрите, ведь действительно вся страна!

Я вглядываюсь в незатейливую этикетку сухарной фабрики и пытаюсь представить себе фабричных работниц. В большинстве своем наверняка пожилые женщины, которым любой боец из нашего экипажа годится в сыновья, есть, конечно, и девчата, которые клянут свою скучную долю — сушить сухари — и мечтают уехать в «трын-пески туманный город». Знали бы они, что жестяные банки с их сухарями вскрывают матросские руки, ободранные тяжелым железом, жженные кислотами, битые токами всех частот и напряжений. Знали бы они, как мы любим эти крепкие, двойной закалки ржаные ломти, больше похожие на ссохшиеся комья земли, нежели на хлеб. Нет ничего лучше от «морской болезни», чем вгрызаться зубами в грубый кисловатый сухарь. И отступает тошнота, и не такой противной кажется качка. Да и душа, вымотанная многосуточным штормом, не принимает иной пищи, кроме флотского сухаря. Грызет горбушку, сдобренную солью морских брызг, сигнальщик на мостике; крушит зубами твердокаменную краюху, закапанную потом и соляром, моторист в отсеке; посасывает осколок черной корки штурман над картой. Хорош сухарь и в мертвый штиль, когда в округлых складках взморщенной форштевнем глади отражаются со сферическим искажением белые заморские города, хохлатые пальмы, диковинные летучие рыбы, и вдруг повеет от ноздреватого куска каленого хлеба русской печью, берестяным дымком, смородиновым листом...

И пусть помощник мечет на стол свои деликатесы — все это мягкое, плавленное, фаршеобразное. Только сухарь задает зубам настоящую работу. А что за воин без зубов?

Спасибо вам, саратовские сухарщицы! Спасибо вам, ивановские ткачихи, за тропические пилотки с длинными козырьками — они спасают наши глаза от исступленного солнца. Спасибо вам, уральские сталевары, за прочный корпус! Спасибо всем, кто трепал кудель для дейдвудных сальников и варил про-

зрачный пихтовый бальзам для склейки перископных линз, кто плел из проводов роторы наших электромоторов и мыл золото для контактов радиоаппаратуры... Спасибо тем, наконец, кто растил виноград для шампанского, коим омыли, по традиции, борт нашего корабля при спуске на воду. Горлышко той бутылки заварено в один из кормовых кнехтов...

Моряки — любимцы народа, а подводники — и все баловни.

Попробуйте купить в магазине воблу, а нам каждый день выдают по сушеной рыбине на брата. Модницы всей страны грезят о дубленках, а наш верхний вахтенный обряжен в постовой тулуп из роскошной овчины...

Да и то сказать — мы ведь тоже плоть от плоти народа. Отец командира преподает географию в школе глухонемых, мать — полевод. Батя Симбирцева бьет зверя на Чукотке. Папенька лейтенанта Васильчикова — инженер-технолог. У одного Феди родитель — генерал, да и то сухопутный. Что же до матросов, так они все поголовно год-два назад были шахтерами, слесарями, трактористами, студентами.

* * *

Пришло радио, что через наш позиционный район ожидается проход американского атомного авианосца «Нимиц». Этот новейший ударный авианосец (спущен только в прошлом году) пришел на Средиземное море впервые. Вести слежение за ним очень трудно: не каждый наш надводный корабль может угнаться за ним 33-узловым ходом, да и идет он в таком охранении, в каком появляется на людях разве что сам президент. Впереди по курсу рыщет противолодочная атомная подводная лодка, разнюхивая, не притаилась ли где в засаде русская субмарина.

Конечно же, притаилась. Это — мы, «Буки-409». Даром что ли перлись сюда аж с Крайнего Севера, из русской Лапландии?

Следить за авианосной ударной группировкой практически некому. После того как египтяне выдворили советские ТУ-16 с аэродрома в Мерса-Матрухе,

наша Средиземноморская эскадра осталась без воздушного прикрытия, без воздушной разведки. Вряд ли адмирал Акимов (командир 5-й эскадры) будет гоняться за атомным «Нимицем» на своем флагмане — паросиловом крейсере «Жданов», лучшем легком крейсере сталинских времен. Слишком много шансов не справиться с задачей.

— Пошлет какой-нибудь сторожевичок, — усмеяется командир, взглядываясь в наше туманное будущее, — чтобы потом можно было командира тряхнуть за шиворот: «Вы не справились с задачей!»

Вот почему всю нашу полярнинскую бригаду развертывают в завесу — от египетских берегов до Кипра. «Нимиц» шпарит к берегам Ливана, авось на какую-нибудь «букашку» и напорется. Да минет нас чаша сия!

Если прошлая война была войной моторов, то нынешняя — Холодная — война антенн. Мы же со своей глухой радиоэлектроникой да своими архаичными дизелями против атомного авианосца все равно что гренадер с кремневой фузеей против танка — целится и надеется попасть в смотровую щель. Впрочем, «фузея»-то у нас как раз неплохая — дальноходная и с ядерной «головой». Но «конь» по сравнению со скороходом «Нимицем» — никудышный.

Из торпедного отсека, где в трюме под настилом хранится офицерский багаж, принесли мой чемодан. Тужурка, галстук, брюки, книги — все покрылось гнусной серой плесенью. Швы сгнили. Придется шить в Полярном новую форму.

На ночном всплытии командир терзает нашего радиоразведчика мичмана Атоманюка:

— Где «Нимиц»?

— Товарищ командир, «Нимиц» соблюдает полное радиомолчание. Последний раз слышал его под Мальтой. Они поднимали самолеты... Предполагаю, АУГ форсировала Тунисский пролив и находится от нас в трехстах милях.

Парадокс судового времени: часы летят, как минуты, а сутки тянутся неделями. Подводник любит все, что напоминает ему о течении времени. И даже не потому, что так страстно рвется на берег. Просто под водой, в отсеке, где не ощутимы ни естественная смена дня и ночи, ни движение в пространстве, создается препротивная иллюзия застывшего времени. Она разрушается ростом цифровых столбцов, зачеркнутых в календарях, стопой исписанных страниц в вахтенных журналах, уровнем одеколона во флаконе для ежедневных протираний... Даже на разматывающуюся бобину кинопроектора посматриваешь с воодушевлением: на глазах уменьшается — течет время...

А тут как-то, перебирая гитарные струны, рыжие от ржавчины, минер пропел со значением:

Вот и январь накатил, нашумел,
Бешеный, как электричка...

— Как январь? — вздрогнул доктор, оторвавшись от «Челюстной хирургии».

— Так, Спасокукоцкий. Через неделю Новый год. Ку-ку!

За сутки до Нового года в отсеках вырос целый ельник. Три самых рослых «деревя» были собраны из полиэтиленовых секций и подпирали теперь подволок в кормовом торпедном отсеке, в офицерской и мичманской кают-компаниях. Другие — ростом с ладонь и меньше — произросли в каютах, рубках и даже трюме центрального поста. Елками гордились и ревниво следили, чья украшена лучше. Те, кто перед походом не запасся крохотными пластмассовыми елочками и блестящими микроигрушками, выпрашивали у доктора «зеленку» с марлей и обвешивали провололочные каркасики крашеной «хвоей». Игрушки делали из шоколадной фольги и разноцветных цилиндриков со противлений, лампочек, пестрых проводков, выключенных у радистов и гидроакустиков.

Помощник Федя поразил всех сюрпризом: из рефкамеры была извлечена тушка куренка, припрятанная со времен последнего подхода к плавбазе и замороженная до хрустального звона. К зажаренному ку-

ренку мичман Маврикин прикрепил бумажную гусиную шею, а в хвост вставил записку Руднева: «Назначаю жареным гусем. Помощник командира». «Гусь», водруженный на стол посреди салфеток, свернутых колпачками, и «стопок», наполненных сухим вином, имел шумный успех. Включили хирургические софиты, и механик, как заведующий столом, взялся за нож:

— Значит, так: командиру — шея, помощнику — крылышки, запчасти к Пегасу! Ножки — ходовую часть — командирам моторной и электротехнической групп. Ну а «прочным корпусом» я займусь сам!

— Много хочешь, мало получишь, — вмешался старпом и отобрал нож.

За полчаса до праздничной полуночи доктор прицепил бороду Деда Мороза и скептически оглядел «Снегурочку», чей воздушный наряд никак не скрывал мощные бицепсы матроса-торпедиста Максимова.

— За мной! — сказал доктор-дед и взвалил мешок с подарками. И тут же над головой заверещал ревун — торопливо, тревожно, настырно...

— Тревога!.. Торпедная атака подводной цели. Стрельба глубоководная.

«Снегурочка», срывая с себя марлевый наряд, ринулась в родной первый отсек, а доктор — в кают-компанию, куда расписан на время боя, — и в самый раз: подлодка так круто пошла на глубину, что «гусь», сшибая салфетки, покатился по столу. Вино в стопках перекошилось, а шарики витаминов, ссыпавшись с блюдец, весело поскакали по узкой палубе.

Неужели «Нимиц» пожаловал?! По крайней мере его подводный дозор. Акустики классифицировали цель на встречном курсе как атомную подводную лодку типа «Стёрджен»...

Пока доктор боролся за живучесть новогоднего ужина, подводная лодка легла на боевой курс, и штурман, доложив контрольный пеленг на цель, с тоской глянул на часы. Шесть огненных нулей выскочили на электронном циферблате, и тут же замелькали первые секунды нового года...

Море не считается с праздниками. Мы привыкли и не к таким его каверзам. Но кто бы мог подумать, что

«Нимиц» и его подводная лодка, которых мы так долго выслеживали в засаде, появятся в такую минуту?!

— Включить магнитофоны!

Это звучит как «Работают все радиостанции Советского Союза!». Торжественно.

Центральный пост. Черета лиц в профиль. Командир — над штурманской картой, боцман — на рулях глубины. Старпом шелестит таблицами стрельбы. Штурман не отрывается от планшета маневрирования. В глубине отсека светится крутлый экран подводной обстановки.

— Акустик, штурман, торпедный электрик, секундомеры — товсь! Ноль... Ввести первый замер!..

Сквозь мерные гуды механизмов — звенящий гул глубины из выносного гидродинамика. У акустика на маленьком экране горит зеленая точка. При появлении шума чужих винтов точка расслаивается в клубок пляшущих нитей. Это — электронная «нить Ариадны», по которой мы выходим к цели.

Цель классифицирована как подводная лодка. Теперь самое главное — быстрее определить ее курс и скорость. Этим занимается КБР — корабельный боевой расчет.

Командир не выходит из штурманской рубки. Карта почти сплошь исчерчена нашими галсами, до дыр истыкана иглами измерителя, затерта резинкой, присыпана графитовой пылью. Таким открывается «поле брани» командиру подводной лодки. Он единственный из экипажа, кто воюет в полном смысле этого слова. Все остальные помогают: так в старину заряжали и подавали рыцарю мушкет. Он сам замышляет бой. Он единственный, кто знает обстановку под водой, над водой и в воздухе. И потому он — первый после Бога.

Подводная лодка в отличие от всех других носителей оружия целится не поворотом башен или ракетных установок. Она наводится на цель всем корпусом, словно гигантская торпеда. Она наводится на нее нашими лбами, носиками чайников в буфете кают-компаний, боеголовками стеллажных торпед, ликами портретов, изголовьями коек — всем, что на ней есть. Так мы выходим в атаку!

Курсы субмарин скрестились, как шпаги. Они перехлестнулись в том роковом пересечении, что называется залповым пеленгом. Секунды острые, как иглы измерителя...

— Первый, второй торпедные аппараты — пли!!!

Дрогнула палуба под ногами. И тут же радостный возглас из первого отсека:

— Торпеды вышли! Боевой — на месте!

Но командир не спешит ликовать:

— Акустик, слушать торпеду!

— Центральный, слышу шум винтов торпеды. Пеленг... градусов. Шум уменьшается.

— Акустик!

— Есть, акустик! Слава Богу — пеленга совпадают.

После атаки расходились понурые, хоть и «вмазали торпедой под рубку». Новый год безнадежно испорчен.

Офицеры вспоминали, где, кто и как встречал новогодние праздники: предыдущий — в базе, прибывав на корабль из дома по штормовой готовности; позапрошлый — на мостике при проходе узкости; еще раньше — на ремонте в доке...

— Минуту ждать, — сказал и вылез из тесного креслица командир. Он мог этого и не говорить — без него все равно никто бы не притронулся к ужину.

— Вниманию личного состава! — разнесся по межотсечной трансляции веселый голос. — Объявляю судовое время двадцать три часа тридцать минут. Команде приготовиться к встрече Нового года!

— Есть! Первый... Есть! Второй... — посыпались радостные доклады из отсеков.

— Судовое время в вахтенный, машинный и аппаратные журналы не записывать!

На подводной лодке в автономном плавании командиру подвластно все — даже ход времени.

Под торжественный перезвон кремлевских курантов, грянувший с магнитной пленки, подняли вино — в море не чокаются, как и на берегу, когда пьют «за тех, кто в море». Командир произнес, пожалуй, самый короткий и самый емкий тост:

— За Родину!

Едва отгремел последний аккорд Государственного гимна, как щелкнули в отсеках динамики и вахтенный офицер объявил:

— Первой смене заступить. Судовое время — два часа первого января.

* * *

Много лет спустя я узнал, что по расчетам главного командующего ВМФ СССР наша 5-я Средиземноморская эскадра, куда входила и наша подводная лодка Б-409, в случае войны могла продержаться вдали от Родины не больше трех суток...

Я не кончаю эти записки тем, чем логически их надо бы закончить, — возвращением в базу, встречей... Лично для меня этот поход все еще продолжается. В посвистах пичуг я слышу импульсы гидролокатора. Лунная рябь на любой воде заставляет искать глазами черный скат борта. И даже на глобусе вагонного герба я невольно вглядываюсь в очертания Средиземного моря. Оно стало родным, почти интимным. Я знаю его изнутри. Я жил в нем. И в это уже почти не верится...

Я не хочу возвращать свою субмарину в гавань, потому что в эту самую секунду, в какую движется перо по бумаге, и в ту минуту, когда кто-то будет читать эти строки, в глубинах Атлантики или Тихого океана, Баренцева или Черного морей стоят и будут стоять подводные заставы страны, ее аванпосты и сторожевые дозоры. А в них — мои товарищи. Подводники, братья во прочном корпусе.

1976 г.

Письмо с того света

(Из записок капитана 3-го ранга
Анатолия Андреева)

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия Холодной войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду Кубы

Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Генсек и министр обороны были уверены, что в зону конфликта ушли подводные атомные крейсера. Но единственный пока что на флоте ракетоносец К-19 после тяжелейшей аварии с реактором находился в ремонте, а все остальные атомарины только вводились в строй. Выбор главнокомандующего пал на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок в Полярном. А там нашли, что лучшие всего к реальным боевым действиям готова 69-я бригада, точнее, ее ядро в составе больших торпедных субмарин Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 — «букашек», как называли их моряки по литературе «Буки».

* * *

У этих желтых ломких тетрадных листков вид древнего папируса. Бумага так иссохла в пекле лодочного отсека, что состарилась раньше времени на несколько веков. Я разворачиваю листки с осторожностью археолога. Передо мной редчайший документ XX века — письмо с того света. Оно бы было таким, если бы кануло в океанскую бездну, но, по великому счастью, этого не произошло, и многостраничное послание попало к своему адресату. Помощник командира подводной лодки Б-36 капитан-лейтенант Анатолий Андреев писал его любимой женщине как некий мужской походный дневник без особых надежд, что она его прочтет. Женщину звали Софья. И она была его молодой женой. Опасный поход впервые разлучил их так надолго.

«Софочка, родная моя!

Пишу тебе это письмо, хотя не представляю, когда и как я тебе его отправлю, но так хочется побыть с тобой вместе, хотя бы вот так — мысленно... Нелегко сейчас, еще труднее будет потом, но я знаю, что, если все это пройду, я снова буду с тобой...

Тревога! Нас зовет тревога
И сны срывает с якорей...
...Трап загудел под каблуками.
Люк громыхнул над головой...
А что в пути случится с нами,
Еще не знает шар земной.

Вот уже пятый день, как мы в море. Погода чем дальше, тем хуже. Штормит нещадно. Но очень красиво на ночных всплываниях, когда стоишь на мостике. Сейчас время свечения воды, особенно в Норвежском море, и когда эта вода обрушивается на тебя, она стекает сверкающим каскадом. Зрелище завораживающее! Мне бы так хотелось, чтобы в этот момент под ногами была палуба белого лайнера, а рядом — не рулевой-сигнальщик в резиновом костюме, а ты в легком платьице, слегка продрогшая, и я бы обнимал тебя, спасая от холода и этого мокрого фейерверка...

У нас выбыл из строя Алик Мухтаров (офицер-минер. — Н. Ч.). Он проворонил большую волну и его крепко приложило о планширь. Перелом двух ребер. Только не говори его жене. А в остальном жизнь вполне сносная...

Идут десятые сутки, а мы еще не знаем, куда держим путь. Правда, сегодня командир официально сообщил экипажу, что идем к месту нового базирования — на Кубу. Думаю, ты узнала это раньше меня по «сарафанному радио».

Перевели стрелки сразу на четыре часа и все стало с ног на голову. Теперь завтракаем в полдень, обедаем в ужин...

Ночью было чистое небо и я прежде всего отыскал твои звезды в созвездии Ориона (помнишь эти три звезды?). Ты находи их тоже, и будем передавать через них друг другу приветы. Хорошо?.. Вижу тебя во сне постоянно и, просыпаясь, говорю тебе «доброе утро!», хотя у вас в Полярном еще глухая ночь.

В моей каюте разместились сразу три семейства: под настольным стеклом фото жены и дочери флагмеха, на переборке — жена и двое детей Толи Потапова, и, конечно же, в рамочке ты с Лялей. Как видишь, на трех квадратных метрах разместились десять человек и все живут довольно мирно и дружно... Про-

сти, любимая, пора на вахту! Надо еще облачиться в резиновые доспехи, а это довольно хлопотное дело...

Уже полмесяца как беспрестанно качает. Все впали в некое странное состояние: мы уже не укачиваемся, мы просто устали от качки. Даже ночью как следует не отдохнешь — лежишь и держишься, чтобы не выбросило из койки.

Немного болят глаза — они полны соли, ведь не от каждой волны отвернешься.

Целый час возле лодки шли тунцы. Откуда в них такая сила? Ведь они только на секунду погружаются в воду и мощным толчком выныривают вновь. Залюбуешься...

Моей вахте «везет» на встречи с самолетами и кораблями. Иной раз приходится погружаться два-три раза за вахту. Правда, нынешней ночью испугался, как говорится, собственной тени. Только зашло солнце и вдруг с востока — быстро движется мигающий в небе огонек. Реактивный самолет? Срочное погружение!

Потом всплыли, а сигнальщик снова кричит: «Самолет!»

Я посмотрел повнимательнее и увидел, что он показывает на звезду Сириус.

А мы все идем и идем, давно пересекли меридианы Москвы, Ленинграда, Сталинграда, Крыма. Справа — северная граница США, где-то слева проплывают невидимые нам берега Франции, Испании, Португалии...

Почему люди не умеют ценить счастье близости? Почему это счастье осознается, когда между ними пролегают тысячи миль?

А полумесяц здесь висит не как у нас, а рогами вверх, дном вниз, как маленький кораблик.

Океан штормит, но он чертовски красив при этом. Весь в крупных барашках, он действительно — седой. Помнишь — «над седой равниной моря»? Все так и есть... Только местами проглядывает голубая-голубая вода, как в озерах по дороге на Рицу. Помнишь? А какие волны! Они не только высоки, но и длинны. Так и кажется, что перед тобой встает горный хребет. Наша лодка, как букашка у подножия. Но ночью вся кра-

сота исчезает. Остается только мрачная чернота, полная всевозможных каверз...

Ты знаешь, какой запах я теперь ненавижу? Запах резины. Все время наверху в мокром резиновом гидрокостюме. Даже воздуха по-настоящему не чувствуешь...

Мы снова в походе. Мы сбились со счета
Тревог, погружений и вахт ходовых.
Подводная лодка. Мужская работа.

А штурман, в отсеке всхрипнувший уютно,
И двое матросов — ночных рулевых
Опять не увидят, как новое утро
Погасит созвездье огней ходовых.

Океан все же успокоился. Наверху — просто чудо. В лодке — ужас. Волны вокруг ярко-синие с фиолетовым отливом. Вода теплющая — 27 градусов! То и дело выскакивают летучие рыбы. Они совсем небольшие, темно-зеленые в крапинку...

В эту ночь мне удалось засечь сразу два искусственных спутника Земли. Один — наш, другой — американский.

А в лодке страшная жара. В самом прохладном — носовом отсеке — 35 градусов. Изнываем... Ты же знаешь, я «люблю» жару так же, как ты — холод... Сегодня наш милый доктор продемонстрировал свое искусство хирурга. Одного из прикомандированных офицеров прихватил аппендицит. Витя мастерски вырезал воспаленный отросток. Это в таком-то пекле, когда пот льет ручьями.

Завтра тяжелый день — до захода солнца будем идти под водой, в лютый лодочный зной. Но что поделаешь — на то мы и подводники.

Милая моя, иду на вахту. Четыре часа буду крутить перископ. Это единственное, что связывает нас с поверхностью, с тем миром, в котором живете вы с Лялей. Но без меня.

Да, крепко прихватили нас наши «друзья»-американцы: носа не дают высунуть даже ночью. В такой обстановке у командира начинают сдавать нервы. Хожу у него во «врагах народа». Дело в том, что жара начинает сказываться на работе холодильной уста-

новки. Температура в провизионке, где хранится мясо, уже под 8 градусов выше нуля. Мясо портится, и я приказал выдавать его большими порциями, пока все не протухло. Командир решил, что я нарочно порчу продукты. «Слишком часто ходите туда, холод выпускаете!» Приказал закрыть камеру на ключ.

Двое суток никто в камеру не лазил. Потом открыли замок. В нос ударила вонь тухлятины. А ведь могли бы хоть часть мясных запасов спасти...

И я же еще — «вредитель»!

От жары, пота, грязи у всех пошли по коже гнойнички. Доктор смазывает их «зеленкой». Ходим раскрашенные, как индейцы. Я перешел на «тропический рацион»: в обед — только стакан компота. На ужин какую-нибудь молочную кашу и компот. Вечерний чай — стакан долгожданной влаги. Никакая еда в рот не лезет.

Вот сейчас подвсплыли под РДП (работа дизеля под водой — через поднятую воздухозаборную трубу. — Н. Ч.). Чуть-чуть повеяло свежим воздухом. Люди хватают его, как рыбы в зимний мор, — широко открытыми ртами.

Вижу в перископ американские корабли. Они остановили для досмотра два наших транспорта. Не стесняются. А нас самолеты снова загоняют на глубину.

Мир втиснут в сумрак боевых постов.
Мы тыщу лет на солнце не глядели...
— Центральный! Слева... Справа... шум винтов! —
Акустик побледнел, считая цели.
Припали операторы к планшетам.
Меняем скорость, курс и глубину,
Не может быть, чтоб наша песня спела!
Когда поймем — нет никаких надежд,
И все-таки надежды не утратим,
Прорвем противолодочный рубеж
И будем в срок в назначенном квадрате!

Бедный доктор. Он даже не может измерить температуру больного — в отсеках нет места, где температура была бы ниже +38. У всех термометров глаза лезут из орбит. У нас тоже...

Четвертые сутки нам не дают даже подвсплыть под перископ. От духоты раскалывается голова. Про-

шел по отсекам — никого, кроме вахтенных. Все в первом, где чуть прохладнее. Там уже надышали так, что углекислоты выше всякой нормы. Но никто не уходит. Лег и я в обнимку с торпедой. Ее железо чуть холодит. А может, просто кажется...

Пошел второй месяц нашего плавания... Сегодня снова упали в обморок от перегрева трое матросов. Трудно писать. На бумагу капает пот, но стирать его со лба, с лица, с груди совершенно нечем. Использованы все рубашки, простыни и даже, пардон, кальсоны... Бриться невозможно — все обросли бородами. Ходим, как дикари. Посмотрела бы ты на нас...

За нами постоянно следят два эсминца. Все наши попытки уйти на большую глубину и оторваться ни к чему не привели. Идем с риском провалиться на шесть тысяч метров. Это столько у нас под килем. Регенерация воздуха работает плохо, содержание углекислоты нарастает, а запасы электроэнергии падают. Свободные от вахт сидят не шевелясь, уставившись в одну точку. На вахту уже не идут, а ползут. Температура в отсеках — за 50. А в дизельном — 61 градус. Но самое скверное, мы не можем дать никакого хода, кроме малого. Электролит разряжен до воды. Ничего не остается, как всплыть. Но дадут ли нам это сделать?

Этот вопрос мы обсуждали особо. Ведь отправить на дно всплывающую лодку проще простого — приотпил ее форштевнем и амба, даже оправдываться не придется.

Мы выждали, когда американцы отойдут подальше для очередного разворота и стали продувать цистерны последним воздухом. В центральном посту у люка встал командир. Мне дали в руки Военно-Морской Флаг. Задача простая — как только всплывем, выскочить на мостик и сразу же водрузить древко с флагом, чтобы из «неизвестной» подводной лодки мы сразу же стали островком территории СССР.

И вот мы на поверхности. Шумы эсминцев стремительно приближаются, а мы никак не можем отдраить верхний рубочный люк. Внутри лодки нако-

пилося большое избыточное давление, его надо сначала сравить. Едва он начал выходить с адским свистом, как центральный пост заволокло туманом. Томительнейшие минуты... Что там наши недруги наверху? Врежут нам в борт или пощадят?

Наконец люк отдраен. Вслед за командиром я выскакиваю наверх и сразу же — на мостик с флагом. Эсминец уже рядом, а над головой со страшным ревом проносится «Нептун».

Должно быть, американцы наблюдают сейчас престранное зрелище: стоит на рубке грязный, заросший, в рваных трусах детина с флагом. Вижу — вовсю щелкают фотокамерами. Ладно, снимайте, когда еще увидите так запросто русского подводника со своим флагом у берегов США.

Командир скрывается от съемок под козырьком мостика. Ему нельзя светиться... А с кормы налетает на бреющем новый самолет.

Нас усиленно снимают. Думаю, моя чумазая в зеленых пятнах физиономия наверняка появится на обложках морских американских журналов.

Самолеты обдавали меня выхлопными струями так сильно, что я с трудом удерживался на ногах. Однако закрепил флаг и сам удержался.

Эсминец ведет себя корректно. Он передал по международному своду свои позывные и запросил по-русски: «Нужна ли помощь?» На нем даже не сыграли боевой тревоги. Американские моряки стояли по всему борту, на мостике — офицеры. Одеты в белые рубашки и легкие синие брюки. Матросы махали нам, но мы, памятуя наставления «старших товарищей», от контактов воздерживались. Твердо молчали. Больше всего нас тревожило, какотреагирует на наше всплытие Москва. Вряд ли там будут вникать в обстоятельства. Назначат виновного, и делу венец. Ладно, посмотрим...

... Третьи сутки идем под конвоем. По идее надо бы сделать попытку оторваться, уйти под воду. А если не выйдет? Всплыть еще раз они не дадут, это уж

как пить дать. Мы перехватили радиограмму, в которой действия эсминцев оценены весьма сдержанно. Видимо, ждали от них более решительных действий.

А Москва молчит...

Милая моя! Опять трое суток не был в своей каюте, хотя дойти до нее самое большее двадцать шагов... Мы все же рискнули и нырнули!

Сначала был солнечный день. И мы, используя свое «свободное плавание», отремонтировали антенну, надстройку, привели все в полный порядок не хуже, чем в базе. С нетерпением ждем сеанса связи с Москвой, которая упрямо молчит. Вдруг акустик докладывает, что гидролокаторы эсминцев на время прекратили работу. В этот момент наши конвоиры проходят мимо нас так близко, что видно, как их моряки протирают механизмы, на сигнальном мостике стоят два негра в наушниках и лениво посматривает на нас вахтенный офицер... А у нас уже — боевая тревога. Все сжались, как пружина.

Приборных шкал зеленый пересверк.
От напряжения занемели руки.
Надежно перекрыли путь наверх
Задраенные рубочные люки.
Еще один глухой удар волны...
Отсеки ждут сигнала к погружению...
Короткое мгновенье тишины
В смертельно затянувшемся сражении.

На мостике остались только трое: командир, старпом и я. Вот «Генри» немного отошел, и мы за спиной командира незаметно спустились в люк. Перископы у нас были подняты давно, и я припал к окулярам. Корабли легли на курс поворота. Командир прыгнул вниз:

— Срочное погружение!

Вот уже скрылась рубка... Я видел в перископ, что на «Генри» пока все спокойно. И только когда мы ушли на глубину 25 метров, на эсминце взревели машины. Мы поднырнули под него и рванули самыми полными ходами. «Генри» метался наверху, словно зверь, упустивший законную добычу.

Два часа пролетели в одну минуту. И вот посылки гидролокатора стали слабеть, отдаляться... Но радоваться было рано. На всякий случай мы зарылись глубже и двинулись на юг, в сторону Америки, искали же нас на северо-востоке. Опять двое суток мы не высывались из-под воды. Опять пекло, невыносимая сауна, но люди подшучивают над нашими конвоирами.

Обстановка все же очень напряженная: нас ищут шесть эсминцев и добрая дюжина патрульных самолетов. Только успевай отворачивать в разные стороны. Время от времени шлем в Москву радиogramмы с разведанными по нашему району. Ведь мы в центре всей заварухи. Но Москва либо молчит, либо задает глупейшие вопросы. Все дико обозлены. Анекдоты рождаются на каждом шагу.

Не понимаю, что происходит. Или нас приносят в жертву ради каких-то высших целей, или... Не хочется думать, что у нашего командования не все в порядке с мозгами...

Милая моя, а ты там мерзнешь на Севере диком! Каждую минуту думаю о тебе. Через 10 дней будет «чарка» — 45 суток нашего похода. Узнаем замечательную новость: нам не хватает топлива, чтобы вернуться домой. Возможно, будет дозаправка в океане. Так хочется верить, что Новый год мы будем встречать вместе!

Трое суток уходили от настырных преследователей... Как покрутишь в душной рубке перископ четыре часа — с ног валишься, а в глазах от напряжения чертики прыгают...

Милая, тебе не надоели еще мои жалобы? Сейчас попробую развеселить. Стою на вахте, даю команду «Приготовиться к ужину!». И вдруг выясняется, что ужин еще не готовили: оба кока мертвецки пьяны. Отметили ночью годовщину Великого Октября! Пришлось прибегнуть к коллективному творчеству: пять мотористов и торпедистов сварганили как могли какой-то супчик и манную кашу. Суп получился очень даже ничего. А вот манная каша... Н-да.

Натужно вентиляторы ворчат
И крутятся почти что бесполезно,
Мешая дух сопревшего борща
С чуть сладковатым запахом железа.

14 ноября — ура! — приказ на возвращение! Идем домой, в родной Кольский залив. Правда, для нас он находится в другом полушарии планеты. Но курс уже — 40 градусов. Это норд-ост, наш милый северо-восток.

На радостях стали выпекать на завтрак свой хлеб. Замечательно получается.

Море снова заштормило. А это нам невыгодно — увеличился расход топлива, которого и так не хватает. Но ничего, хоть руками догребем до Кольского! Главное — домой!..

Курильщики маются: папиросы еще есть, а вот спички — наперечет. Каждая на вес золота. Ввели лимит: в сутки одна спичка. Остальные прикуривают. Стали придумывать агрегаты для прикуривания. Но ведь в лодке не прикуришь, а на мостик не вытащишь...

Еще одна проблема: кончилось сливочное масло. Не додали нам его. Кончились консервированный хлеб и печенье. Перешли на сухари, но они не выдержали жары и сырости. Выбрасываем за борт. Боже, сколько продуктов попорчено! Плохо нас подготовили к таким морям...

Софочка, до нашей встречи осталось чуть больше месяца. Уже прошли ось Нью-Йорк — Баку. Только бы топлива хватило...

У нас полетел один дизель. Плетемся почти пешком — со скоростью 10 километров в час. А впереди их восемь тысяч. Когда же доберемся?!

Там идет день и ночь в эту пору
Тополиный рассыпчатый снег.
Здесь — холодный пенал коридора
Из центрального в первый отсек...

Сегодня достал свою шинель. У нее такой вид, что даже в полярную ночь стыдно надевать. Вся белая от муки, еле отчистил...

Сегодня прошли меридиан Ленинграда!

Глупо сыграть в пучину, когда дом уже так близок.

Да еще из-за упрямства одного человека! Вчера ночью командир упорно шел под перископом, хотя наверху было чернее, чем у негра в... Битый час пришлось ему доказывать, что это опасно, и даже пришлось потребовать, чтобы он записал свое решение в вахтенный журнал, прежде чем поднялся в рубку и сам не увидел в перископ огни проходящего судна, шум которого акустики не услышали, а вахтенный офицер не заметил. Пришлось срочно погружаться.

Милая моя, через девять дней я смогу увидеть тебя и прижать крепко-крепко!.. Буду сидеть и смотреть на тебя часами, любоваться каждым твоим движением... Прочитал в одной ученой книге, что только морякам, летчикам и шоферам присуще одно психологическое свойство: внимательно следить за обстановкой и при этом все время думать о самом сокровенном. Именно так я отстоял все свои вахты — с мыслями о тебе.

Поют винты. Всплывать еще не скоро.
Но в герметичном чреве корабля
Мы знаем все,
О чем вздыхает море,
И все,
О чем тревожится земля.

А наверху уже потянуло севером. Морозец в воздухе. Всю ночь полыхало полярное сияние. Норвежское море сильно штормит, и нас здорово кладет. Скорость упала. Дожигаем последние тонны соляра. Нам навстречу выслали танкер. Но передача топлива на такой волне невозможна. Механик придумал какую-то адскую смесь из масла и воды. Идем на ней, все-таки идем...

Сегодня в 11.30 я увидел землю. Это были очертания норвежского берега. Но скоро появятся и наши сопки. Завтра откроются наши маяки и моя вахта будет входить в Кольский залив...»

На «адской смеси» механика протянули недолго — только до входных маяков в Кольский залив. Дальше пошли на электромоторах. Запаса энергии хватило, чтобы только-только дотянуть до причала — с того конца света...

Победный миг! Моторам дан отбой.
И только шпиль еще кряхтит помалу.
Облезлой, обмороженной скулой
Подлодка прижимается к причалу.

* * *

В тот день автору этого письма-дневника помощнику командира подводной лодки капитан-лейтенанту Андрееву не довелось обнять жену. Он только смог позвонить ей по телефону: «Софочка, любимая! Рад слышать твой родной милый голос. Какое счастье, что все хорошо кончилось, что вы все здоровы! Как я и предполагал, меня сегодня не пустили. Назначили дежурным по кораблю... Приду завтра».

«Слава Богу, — сказала, — живой...»
Взгляд исполнен и счастья, и муки.
Вот я снова стою пред тобой
После долгой, как вечность, разлуки...

Осень 1962 г.

Вместо послесловия

Роман подводника закончился счастливо. Анатолий Петрович Андреев прожил с Софьей душа в душу сорок лет, вместе вырастили замечательную дочь Лилию. Все семейство, слава Богу, здравствует ныне в Петербурге.

Письмо из «карибской автономки» хранится дома как историческая реликвия. Собственно, так оно и есть: время сделало его документом истории, свидетельством большой, настоящей любви. С разрешения автора я публикую его, слегка сократив и вставив в текст стихи поэта-подводника капитана 2-го ранга Владимира Тыцких.

Все хорошо, что хорошо кончается...

Молитва командира

(Из записок капитана 2-го ранга
Николая Затеева)

Между Хиросимой и Чернобылем была атомная авария на подводном ракетном крейсере К-19.

Капитан 1-го ранга Николай Владимирович Затеев вошел в историю отечественного Военно-морского флота как командир этого первого советского атомного подводного ракетоносца.

В то утро — 4 июля 1961 года — люди всех континентов, начиная новый день, не подозревали, что их судьба решается не в ООН, не в Белом доме США и не в Центральном комитете КПСС в Москве. Она решалась в центральном посту советского атомного подводного ракетоносца К-19, который терпел ядерную аварию в Северной Атлантике близ американской базы на острове Ян Майен. Спасение было не в казуистике международного права, а в решении замысловатой технической задачи: как не допустить расплавления урановых стержней в действующем реакторе, оставшемся вдруг без охлаждающей воды?

Об этой аварии, повлекшей человеческие жертвы, написаны книги и сняты фильмы, но до сих пор ходит немало толков и пересудов. И вот за перо взялся главный участник тех экстраординарных событий — командир того подводного атомохода Николай Владимирович Затеев. Он передал автору этих строк свой походный дневник и свои последние записи.

...1 июня 1961 года меня вызвали в Североморск в штаб флота. Вошел в кабинет командующего Северным флотом адмирала Чабаненко. Он ввел меня в курс дела: намечались большие учения по отработке наших противолодочных сил, и моя К-19 должна была изображать вероятного противника, который должен был как можно ближе подойти к территории СССР и нанести из-под воды ракетно-ядерный удар. Для этого мне предстояло выполнить следующее: выйти в Северную Атлантику скрытно от противолодочных сил НАТО, занять там район ожидания и по сигналу из Москвы форсировать Датский пролив подо льдами по нулевому меридиану, обогнуть с севера архипелаг Шпицберген, проникнуть

незамеченным в Баренцево море и нанести удар практической ракетой по боевому полю в Мешенской губе. На все это давался месяц. На связь можно было выходить только в исключительных случаях, соблюдая полное радиомолчание и прочую скрытность. Боезапас на борту боевой, кроме одной практической ракеты.

О готовности к выходу я должен был доложить лично комфлоту.

Для меня почти все было впервые: новый экипаж, новая — государственной важности задача — показать, на что способен первый советский подводный атомный крейсер-ракетоносец. Космических кораблей было больше, чем таких атомарин, как К-19!

...По данным гидрометеоразведки, Датский пролив был забит паковыми льдами, которые медленно смещались на юг, полностью перекрывая проход между Гренландией и Исландией. Но самое неприятное было то, что с гренландских ледников в то лето начался интенсивный сход айсбергов, толщина которых доходила до километра. Наши же подводные «глаза» — гидроакустическая станция «Арктика» — дальше десяти кабельтовых (около двух километров) ничего не различали.

Помимо навигационных опасностей нас подстерегали многочисленные корабли и самолеты НАТО на всех рубежах, перекрывавших выходы из Баренцева моря на просторы Атлантического океана.

Мы вышли в этот поход в точно назначенное время: в 16.00 18 июня 1961 года. На борту 139 человек. В их числе и два стажера, которые прибыли перед самым отходом: капитан 2-го ранга Владимир Першин и его старпом капитан 3-го ранга Георгий Кузнецов. Они шли в качестве дублеров командира.

Через четыре часа надводного хода я в последний раз оглядел голубое небо с незаходящим солнцем, задраил верхний рубочный люк и велел погружаться на глубину 160 метров. Так очень буднично начался этот роковой выход в море.

Без особых приключений, преодолев несколько противолодочных рубежей НАТО, вышли в западное полушарие планеты. Заняли район ожидания в восточной части северной Атлантики. На запад лучше не ходить — там по данным метеослужбы плотное скопление больших айсбергов. К югу от нашего района — оживленная судоходная трасса Европа — Америка. На очередном сеансе связи всплыл под перископ и осторожно оглядел океан. Погода мрачная, сплошные низкие тучи, но видимость хорошая. Видно даже, как на горизонте маячат плавающие ледяные горы... Решил идти на перископной глубине, благо станция обнаружения работающих радаров молчит, ни кораблей, ни самолетов поблизости нет. Пока есть возможность — хоть одним глазом на мир посмотреть. Подходим ближе к одному из айсбергов. Такую ледяную махину вижу впервые в жизни! Даю посмотреть на это чудо природы всем, кто желает; осторожно обходим его вокруг за полторы мили. Конечно же, вспомнили злополучный «Титаник». Вот на такую же глыбу напоролся злополучный лайнер...

На следующий день — 30 июня — мне стукнуло 35 лет. Старший кок принес в кают-компанию горячие, только что из духовки, пирожные. Я разрешил выдать экипажу двойную суточную норму вина — по 100 граммов. Принимаю поздравления и... радиogramму с приказом покинуть район ожидания и следовать по плану.

По курсу — айсберги, айсберги... Даже на двухсотметровой глубине нет никакой гарантии, что не столкнемся с ледяной горой. Учю вахтенных офицеров, как уклоняться от подводных препятствий. И так двое суток...

Ранним утром 4 июля подвсплыли на сеанс связи. Море почти спокойное, зыбь. Горизонт чист. Штурман определил место — невязка минимальная: полторы мили. Погрузились на сто метров. На вахту заступила надежная опытная смена. Все хорошо. На душе спокойно. Перебрался во второй отсек в свою каюту — послушать, как у нас говорят, шумы моря через подушку.

В 4.15 в головах у меня взвыла «Нерпа» — динамик межотсечной трансляции: «Товарищ командир, в правом реакторе давление «ноль»! Уровень в компенсаторах объема — «ноль»! Просьба прибыть в центральный пост!» С этих слов и началась наша трагедия...

Первая мысль — разрыв первого контура! Самое страшное, что может случиться. В мгновение ока я влетел в центральный пост. Вахтенный механик, командир электротехнического дивизиона Владимир Погорелов быстро перечисляет, что успели сделать:

— Пущены подпиточные насосы, отключены ресиверные баллоны от компенсаторов объема. Остановлены главные насосы первого контура правого борта... Видимо, разрыв первого контура.

Я вызвал инженера-механика и командира дивизиона движения. Диагноз тот же.

Приказываю объявить радиоактивную опасность, а шестой — реакторный — отсек аварийным. Сам же отправляюсь на пульт управления реактора, чтобы своими глазами убедиться в неотвратимом... Выяснилось — разрыв первого контура произошел в неотключаемой части трубопровода на напорном участке, но где именно, пока неизвестно. Приборы показали нарастание радиоактивности в шестом отсеке. Но самое страшное — в рабочих каналах реактора резко повысилась температура. При перегреве, согласно инструкции, нас ожидал неминуемый тепловой взрыв. Кто мог гарантировать, что взрыв этот не повлечет за собой цепную реакцию и последующий ядерный апокалипсис?

Необходимо всплывать. Я доложил экипажу обстановку. Затем ввел в аварийный сигнал наши координаты и приказал радиотелеграфистам передать его в Москву.

Еще один удар! Наше радио не проходит. Изолятор главной антенны «Ива» оказался залитым соленой морской водой. Мы без связи с берегом. Никто не узнает, что у нас стряслось, никто не поможет... Надежда только на свои силы. Прямо на пульте управления реактором собираю «совет в Филях». С

трудом набиваемся в тесную гермовыгородку — отсек в отсеке. Нас девять человек, девять инженеров, девять голов... Должны же что-нибудь придумать... Оптимальный вариант нашел лейтенант-инженер Юрий Филин. Кстати, это его первый офицерский выход в море. Филин предложил подсоединить напорный трубопровод подпиточного насоса к трубопроводу системы воздухоудаления из реактора. Это позволяло подавать охлаждающую воду прямо в активную зону. Блестящая идея! Но для ее осуществления необходима сварка вблизи пышущего всевозможными жесткими «гаммами», «бетами» и «альфами» реактором. Нужны Александры Матросовы, которые закроют своими телами амбразуры с бьющими из них лучами смерти.

Ко мне подошел командир первого отсека лейтенант Борис Корчилов:

- Разрешите, я пойду!
- Боря, ты знаешь, на что идешь?
- Знаю, товарищ командир...

Знал и я, что этого статного голубоглазого парня ждала в Североморске красавица-невеста. Но... Но температура в реакторе угрожающе росла. На карту были брошены не только наши жизни.

Лейтенант Корчилов ушел в шестой аварийный отсек вместе с обреченными на верную и мучительную смерть главстаршиной Борей Рыжиковым, старшиной первой статьи Юрой Ордочкиным, старшиной второй статьи Женей Кашенковым, матросами Семеном Пеньковым, Колей Савкиным, Валерой Харитоновым и Геной Старковым. Посылая этих ребят, этих мальчишек в подводничьих робах в атомное пекло, я не мог не прийти к ним, чтобы подбодрить. Меня вежливо попросили покинуть отсек — радиационная обстановка не допускала пребывания в нем лишней минуты. Рентгенометры зашкаливало... Когда аварийная группа спустилась в реакторную выгородку, там плясали фиолетовые огоньки ионизированного водорода.

В конце сварочных работ из шестого отсека доложили, что возник пожар с фиолетово-голубым пла-

менем над крышкой реактора. По команде из центрального поста отсек загерметизировали, пожар потушили. Но пламя вспыхивало еще дважды... Наконец трубопровод сварили. Я спустился вниз и подошел к переборке шестого отсека. Распахнулась стальная дверь, и из нее с трудом выбрался Борис Корчилов. Он сорвал противогазную маску, и его тут же стошнило бело-желтой пеной. Его отвели в первый отсек, где быстро развернули медицинский пост. Туда же отправили всех остальных, кто работал возле реактора. Никто не знал, сколько предельных доз хватанули ребята за это время. Но ясно было одно — они обречены. Уровень радиации повышался во всех отсеках от часа к часу. Как спасти экипаж и корабль? За всю историю мореплавания ни перед кем еще не вставала подобная задача, ничей горький опыт не мог мне помочь. Каждый час пребывания в радиационном поле приближал нас к той роковой черте, которую уже перешагнули Корчилов со своей группой. По здравому разумению надо было покидать корабль как можно скорее. Но куда деваться с подводной лодки в открытом океане? Впрочем, советчики скоро объявились. Ко мне на мостик поднялись дублер-стажер капитан 2-го ранга Першин и мой замполит Шипов. Они потребовали, чтобы я повел корабль к острову Ян Майен и высадил экипаж на берег. Я ушам своим не поверил. Это походило на сцену из дурного пиратского фильма. Мне обещали бунт, арест... Я не сомневался в своих матросах, никто бы из них не поддержал заговорщиков. Но... По моему приказу всему личному составу было выдано по сто граммов спирта. Алкоголь снижал жесткое воздействие радиации на организм. Расчет заговорщиков строился на том, что матросы под спиртными парами могут выйти из повиновения и принудить меня идти к чужому берегу. Я еще не знал такого термина, как «радиофобия» (он войдет в обиход после Чернобыля), но прекрасно понимал, что страх перед радиацией, досужие пересуды о том, что она убивает в мужчинах их мужские способности, могут толкнуть слабодушных на крайние шаги. Поэтому отправив «совет-

чиков» вниз, я вызвал командира БЧ-РО (ракетного оружия) капитан-лейтенанта Юрия Мухина и в присутствии старпома Енина приказал выбросить за борт все автоматы и пистолеты, кроме пяти «макаровых». Один взял себе, другими вооружились старпом, Мухин и представители штаба флота, посредники на учениях капитаны 2-го ранга Василий Архипов и Николай Андреев.

Шла Холодная война, и высадку на остров, где находилась военно-морская база вероятного противника, я расценивал как сдачу в плен, как прямую измену Родине, которая вручила нам свой единственный ракетный подводный крейсер.

Я принял решение идти на одном реакторе в тот район, где по плану учений должны были находиться наши дизельные подводные лодки. Полной уверенности в том, что мы их там встретим, у меня не было. Ведь завесу могли сместить на другие позиции. Я молил Бога, чтобы наш резервный мало-мощный передатчик хоть кто-нибудь услышал. И нас услышали... К борту подошла советская (!) дизельная подводная лодка С-270 под командованием капитана 3-го ранга Жана Свербилова. Первое, о чем я его прошу, — связь! Связь с Москвой. Дали через антенны С-270 шифровку о нашей аварии. Штаб молчал...

Пересаживаем на «эску» пострадавших моряков. Передавать носилки с бездвижными телами в качку, на волне, с одного руля глубины на другой — смертельный номер. Но все обошлось...

Вскоре подросла еще одна наша подводная лодка — С-159 под командованием капитана 3-го ранга Григория Вассера.

Возвращение

...А берег молчал. Время от времени приходили рекомендации кормить переоблученных моряков свежими овощами, фруктами и соками. Ни того, ни другого, ни третьего на борту, разумеется, не было.

В 23.00 через рацию Вассера передаю в штаб шиф-

ровку с полной информацией о радиационной обстановке на корабле и о своем намерении эвакуировать экипаж на подошедшие подводные лодки. Понимаю, что на языке штабистов это может звучать как «отказ от борьбы за живучесть», как «паническое покидание корабля» и даже «бегство». Они так упорно молчат, видимо, потому, что подбирают подходящую формулировку.

3 часа ночи 5 июля. Штаб молчит. На свой страх и риск приказываю своим морякам оставить корабль и перейти на борт С-159. Матросы перепрыгивают на качающуюся рядом лодку по отваленным горизонтальным рулям, выждав, когда «плавники» обеих субмарин на секунду поравняются на волне.

В последний раз обхожу родной корабль. В отсеках остались только шесть человек, которые обеспечивают аварийное освещение и расхолаживание реакторов. Меня сопровождает командир электротехнического дивизиона капитан-лейтенант Погорелов. Мы герметизируем отсеки, проверяем подключение насосов, расхолаживающих реакторы, к аккумуляторной батарее.

Проходит еще один томительный час. Ответа на мой запрос нет. Мы с Погореловым останавливаем дизель-генератор и последними покидаем борт К-19. Черная туша подводного крейсера покачивается в волнах, как пустая железная бочка. С тоской в душе и в сердце смотрю на родной корабль, превратившийся вдруг в безлюдный остров смерти. Океанские волны пляшут у его черных бортов.

Передаю последнюю шифровку в штаб: «Экипаж подводной лодки К-19 оставил корабль. Нахожусь на борту подводной лодки С-159». Затем беру вахтенный журнал и делаю запись, от которой меня самого охватывает нервная дрожь: «Командиру ПЛ С-159. Прошу циркулировать в районе дрейфа К-19. Два торпедных аппарата приготовить к выстрелу боевыми торпедами. В случае подхода к К-19 военно-морских сил НАТО и попытки их проникновения на корабль буду торпедировать ее сам. Командир АПЛ К-19 капитан 2-го ранга Затеев. Время 5.00 5 июля 1961 года».

Притулился где-то во втором отсеке и стал мысленно себя перепроверять — все ли по уму и по закону? Народ спасен. А корабль? Может, затопить его сразу, не дожидаясь никаких инцидентов? Вспомнил, как погибал линкор «Новороссийск». Там боролись за живучесть корабля до конца, забыв про людей. И линкор не спасли, и экипаж большей частью погиб. И как-то еще оценят мои действия на берегу? Легко обозвать нас трусами и отдать под суд. Скажут — не пожар и не пробоина, а корабль бросили... Ох, легко же им будет судить нас из теплых кабинетов!

Горестные мои размышления прерывает возглас радиотелеграфиста:

— Товарищ командир, нам радио!

«Нам» это не мне, это Вассеру:

«Командиру ПЛ С-159. К месту аварии следует подводная лодка С-268 под командованием капитан-лейтенанта Г. Нефедова. Сдать ему под охрану К-19. Самому максимальным ходом следовать в базу».

«Эска» Вассера легла на курс возвращения и врубила все дизеля на самый полный. На траверзе мыса Нордкин нас встретил эскадренный миноносец «Бывалый». Им командовал мой одноклассник по морской спецшколе капитан 2-го ранга Володя Сахаров. Распрощавшись с командиром С-159, перебираемся на эсминец и сразу же попадаем в руки дозиметристов и химиков.

Нас всех хорошо продезактивировали. Некоторым пришлось смывать «рентгены» и по второму, и по третьему заходу. Старшина, который занимался мной, покровительственно похлопал меня по плечу:

— Ну что, кореш, теперь ДМБ?

— Наверное, ДМБ, — улыбнулся я. В бане не разберешь, где офицер, а где матрос... Переодели нас в белые матросские робы. Наши «фонящие» кители и фланелевки полетели за борт. «Ну вот, — мелькнула невеселая мысль, — сегодня матрос, а завтра — зек». Как командир, я выделялся среди остальных моряков только пистолетом на поясе.

Много лет назад — еще в 1943 году — когда я уезжал из родного Горького (Нижнего Новгорода) поступать в военно-морское училище, мама положила мне в чемодан на счастье иконку Николы Морского. Я хранил ее как талисман в память о матери и всегда брал с собой в море. Была она со мной и на К-19, тщательно спрятанная от стороннего глаза. Когда мы перешли на борт С-159, я положил иконку в верхний карман рубы и обронил во втором отсеке. Спихнулся лишь на эсминце «Бывалый», перед дезактивацией. Увы, не нашел. Николу Морского обнаружил политраблотник с «эски». Что было! Начался массированный поиск владельца запретного талисмана и на С-159, и среди членов экипажа К-19. Сколько неумной энергии было на это затрачено! Знали бы сверхбдительные политраблотные, кому принадлежала эта иконка!

Шторм давно стих, лишь плавная зыбь покачивала эсминец, когда мы входили в Кольский залив. Вот и гранитные утесы Екатерининской гавани. «Бывалый» медленно подходит к причальной стенке Полярного. Сжалось сердце: весь причал оцеплен автоматчиками в черных морпеховских беретах. За их спинами сгрудилось все население города. Лица испуганные, притихшие. Так встречали здесь в войну корабли, возвращавшиеся из боя. Санитарные машины подогнали прямо к трапу.

Нас встречали командующий Северным флотом адмирал Чабаненко и начальник медслужбы СФ генерал-майор Цыпичев. Комфлота ни о чем меня не спрашивал, понимая весь трагизм нашего положения. Я же все же решился спросить у него:

— Что теперь со мной будет?

— Вон стоит начальник особого отдела, спроси у него, — ответил Чабаненко.

Я повторил свой вопрос капитану 2-го ранга Нарушенко. Мы хорошо друг друга знали, наши каюты на плавбазе «Магомет Гаджиев» разделяла одна переборка. Тот усмехнулся:

— Все сделали нормально. Ничего не будет...

Вспомнился анекдот про «ничего не будет» — ни академии не будет, ни квартиры, ничего...

Нас быстро погрузили в санитарные машины, отвезли в морской госпиталь, распределили по палатам. Я обошел своих и первым делом навестил группу лейтенанта Корчилова. То, что я увидел, повергло меня в тихое уныние. Жить ребятам оставалось считанные дни, если не часы. Боже мой, что сделала с ними радиация! Лица побагровели, губы распухли так, что лопались, из-под волос сочилась сукровица, глаза заплыли... Я нагнулся к Корчилову и сказал ему, что их сегодня всех отправят в Москву, в Институт биофизики, где непременно поднимут на ноги. Услышав мой голос, Борис, еле ворочая распухшим языком, попросил:

— Товарищ командир, откройте мне глаз...

Я приподнял опухшее веко... До гробовой доски не забуду этот пронзительный прощальный взгляд голубого зрачка...

— Пить...

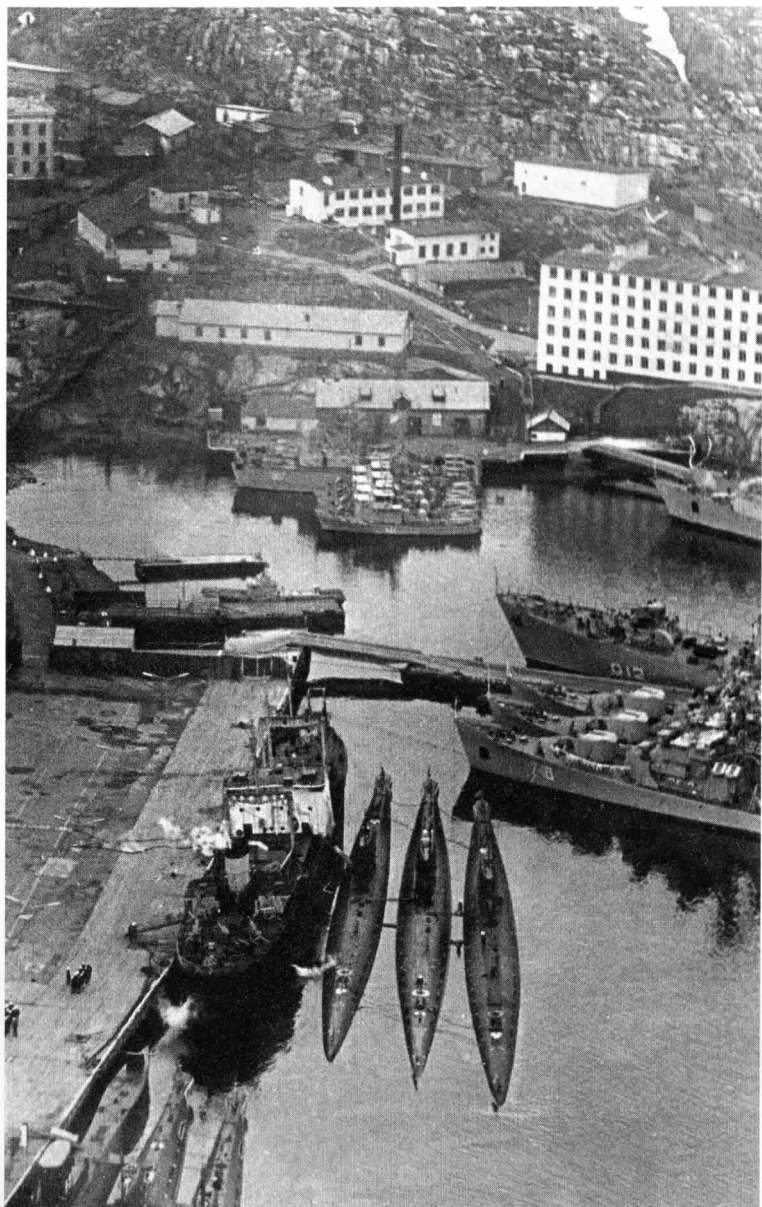
Я взял чайник с соком и приставил носик к губам Корчилова. Тот с трудом сделал несколько глотков. Едва удержавшись, чтобы не расплакаться, я сказал ему: «Прощай, брат!»

Остальные были не лучше.

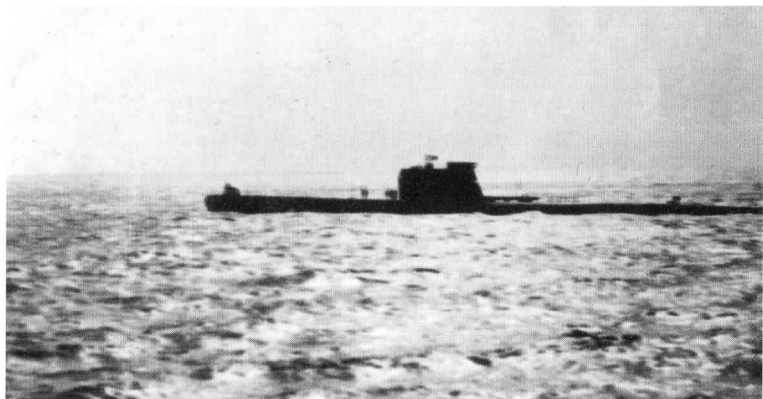
На стадионе, что рядом с госпиталем, приземлились два вертолета. В них на носилках перенесли переоблученных моряков. Первый взлетел нормально, а второй зацепил лопастями провода и рухнул на самую кромку причала. К счастью, машина не набрала еще большой высоты и ударилась не сильно. Вскоре прилетел еще один вертолет, и всех перегрузили в него. Больше живыми мы их не видели.

К нам же в госпиталь прибыл представитель политического управления ВМФ контр-адмирал Бабушкин. Вместе с главным врачом он собрал подводников в клубе госпиталя и оба стали уверять нас, что мы все отделались легким испугом, что никаких опасений наше крепкое здоровье не вызывает, всех до единого вылечат и т. п.

Этот же Бабушкин стал планомерно собирать на меня компромат. Каждый день вызывал на «собеседование» матросов и допытывался у них, как вел себя



Полярный. Екатерининская гавань — источник подводных сил Северного флота.



Знойный дрейф в Средиземном море. Подводная лодка Б-36.

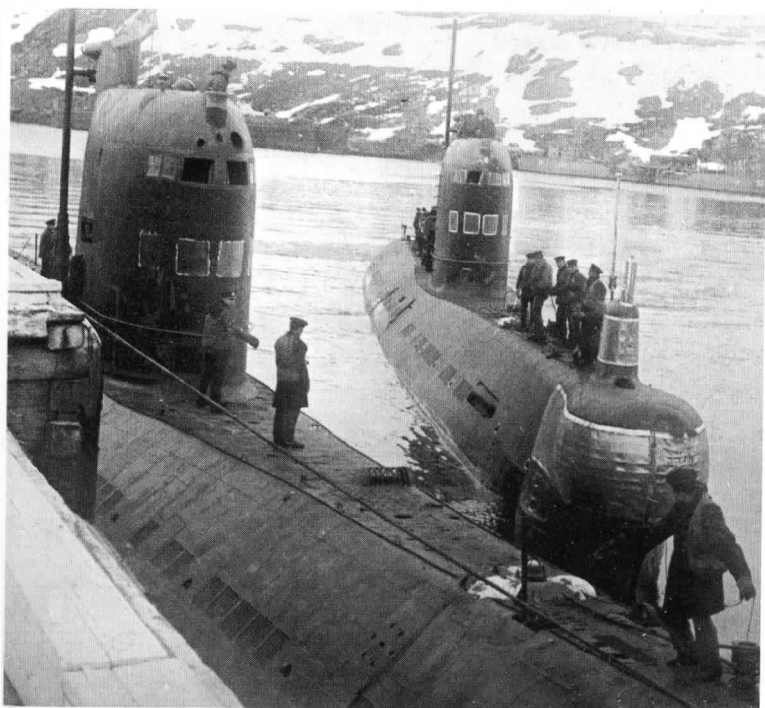
Первые страницы этой книги были написаны здесь — во втором отсеке подводной лодки Б-409. Капитан-лейтенант Н. Черкашин в своей каюте.





Так провожают субмарины. Командир 4-й эскадры контр-адмирал П. Романенко (второй слева), начальник штаба — капитан 1-го ранга Л. Чернавин (крайний справа).

Рабочие лошади Холодной войны — противолодочные подводные лодки типа «фокстрот» (641-й проект). *Полярный. 1976.*





От полярных скал — в Средиземное море.
Выход на боевую службу.

Моряк-подводник может все: экипаж подводной лодки помогает кубинским крестьянам собирать урожай тростника. Куба. 1975.

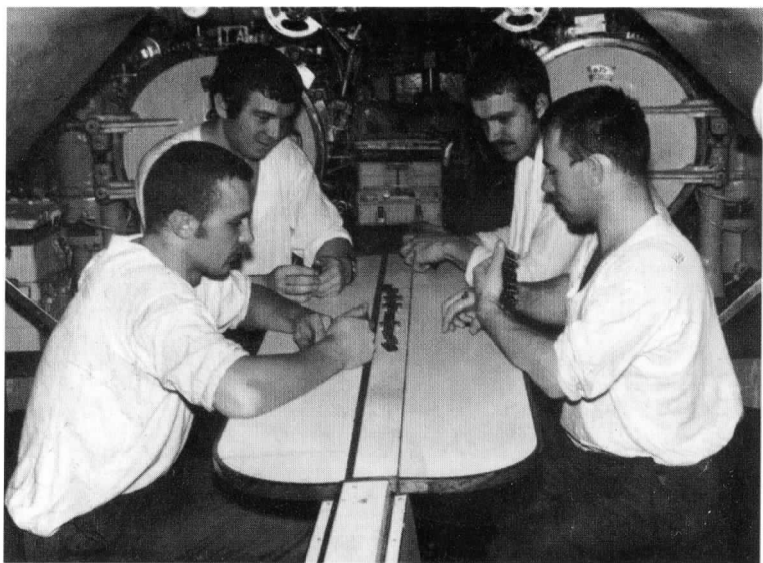




Якорная стоянка посреди Средиземного моря — редкая передышка на боевой службе. Шеш-беш — любимая игра моряков всех времен... Б-409. 1976.

...А уж вода, поданная с борта танкера-водолея, и вовсе счастье. Шутка ли — пресный душ?





В любую минуту доминошный столик будет убран и игроки встанут к торпедным аппаратам. На то она и боевая служба.

В День родного Военно-морского флота не грех и чокнуться пайковым вином. А торты — лодочного приготовления. Б-409. Средиземное море. 1976.





Если день рождения
выпал в походе, будь
ты адмиралом или
матросом — получи
расписную рубаху.
Контр-адмирал
П. Романенко
в море...



... и дома —
в родном Питере.
Двадцать лет спустя.



Сколько праздников отгремело в Полярном...
1 Мая. У Циркульного дома. 70-е годы.



Мужья и папы проходят парадом. Чей лучше?

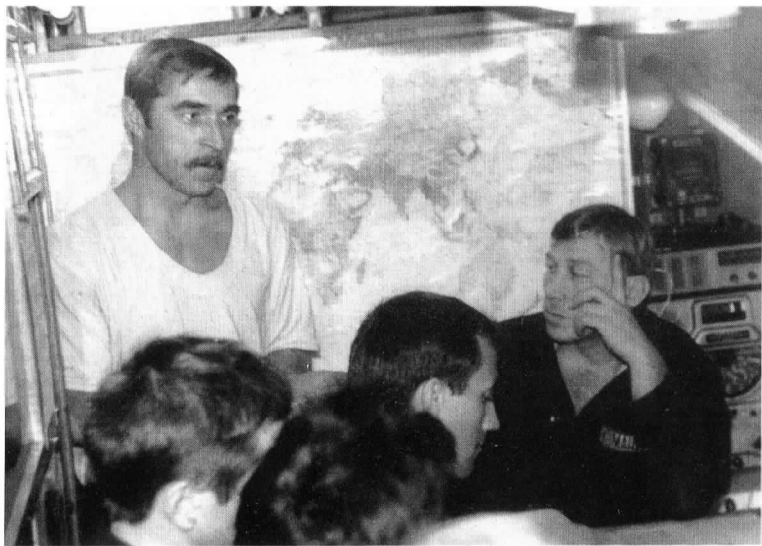
Равнение на флагмана, на корабли, на море!
Наш плац — родной причал.



Мы — из подплава!
Мы — из Полярного!
Б-853. 1977.



Международная
обстановка, товарищи,
хреновая! Доклад
в отсеке, в Атлантике,
на боевой позиции.
Б-146. 1988.





Кто в море не ходил, тот Богу не молился... Б-853 всплывает из глубин Атлантического океана.

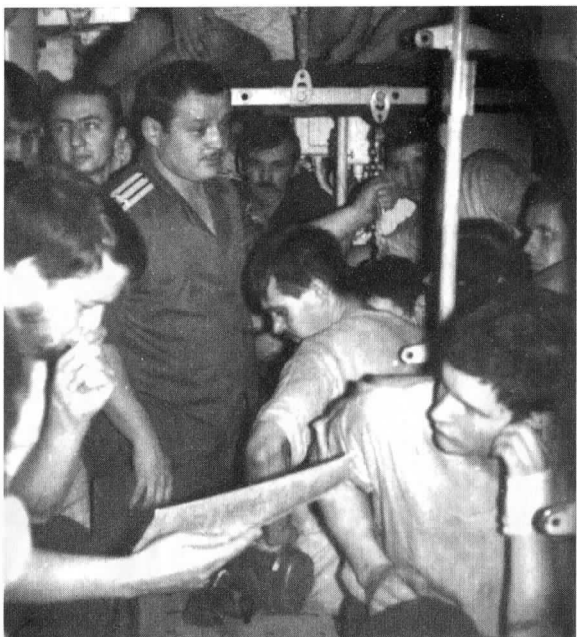
На рулях глубины — капитан-лейтенант Ящук. Б-215. 1981.

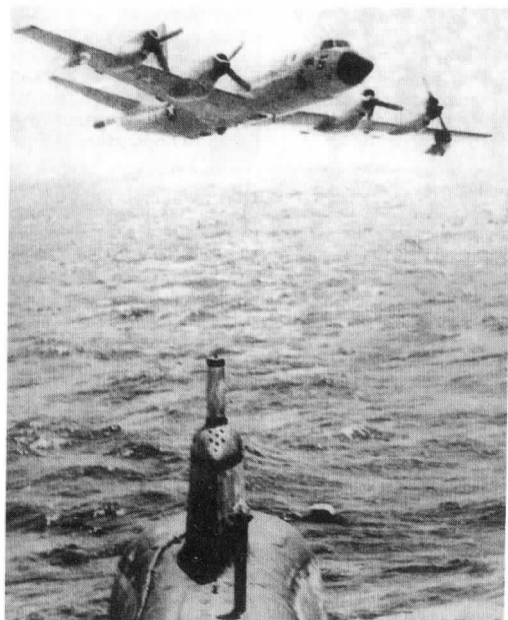




Офицеры-подводники. Тужурки с золотыми погонами остались в Полярном. Слева — капитан 2-го ранга К. Васильев. Б-396. 1981.

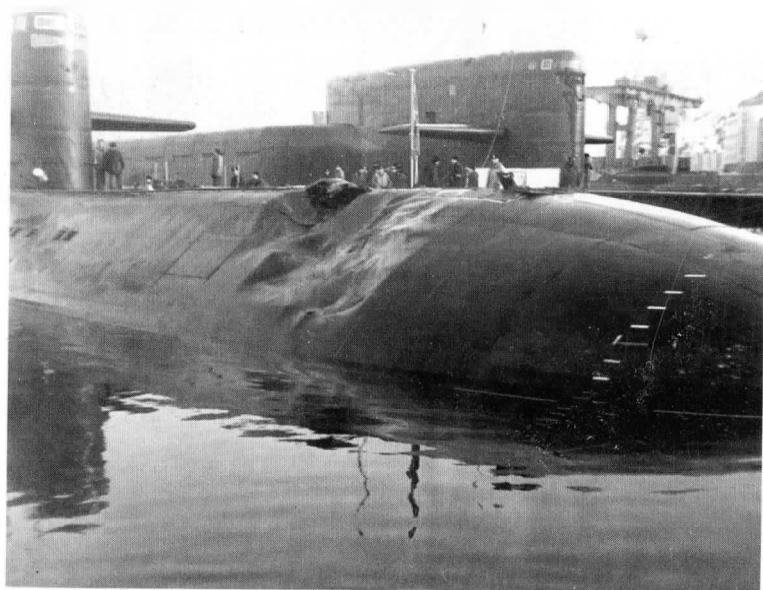
Командир обходит отсеки. Капитан 2-го ранга К. Васильев в жиллом отсеке Б-396. *Средиземное море.*

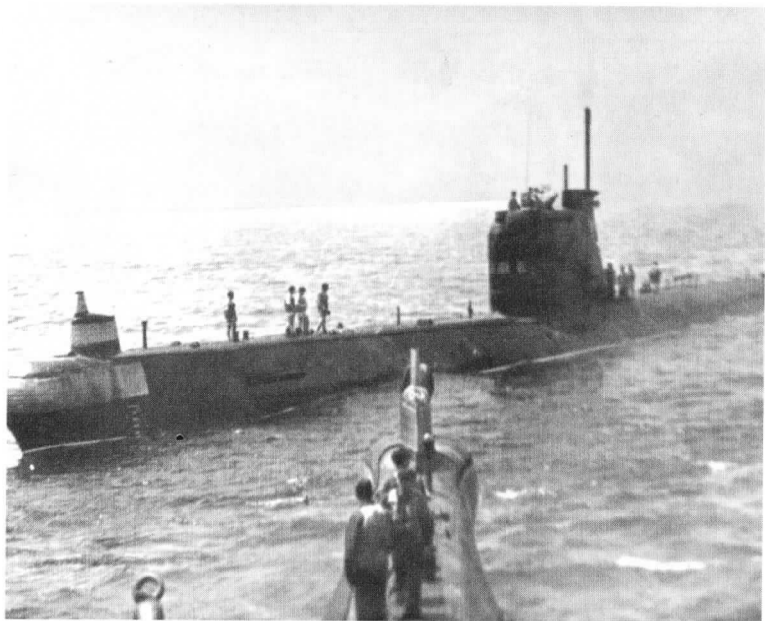




«Орионы» —
злейшие враги
подводных лодок.

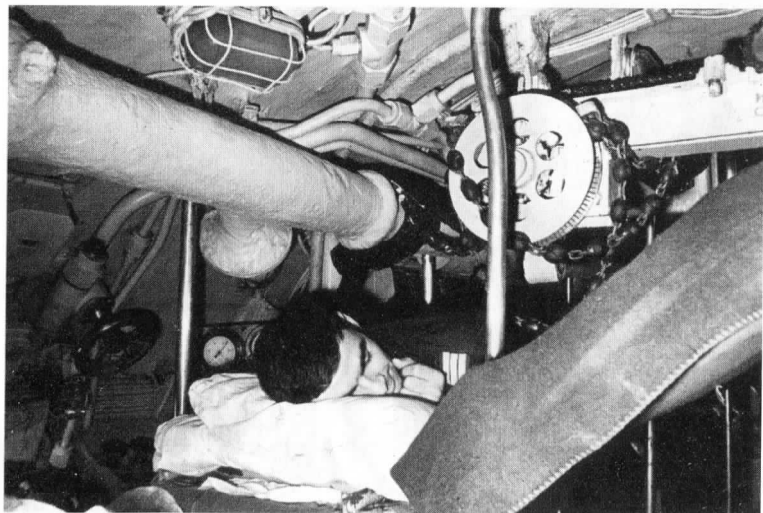
След подводного
столкновения.
К-407 была таранена
американской
атомариной
«Грейлинг» в тех же
водах, где погиб
«Курск». 1993.





Рандеву в Атлантике. Подводные лодки Б-409 и Б-36. 1976.

На глубине и сон глубок. Даром, что вокруг тесные стальные джунгли лодочной машинерии.





Уходили весной, вернулись зимой. Командир 4-й эскадры подводных лодок контр-адмирал П. Романенко встречает экипаж из автономки. *Полярный. 1969.*

Вот мы и вернулись! *Полярный. 1976.*



командир, что говорил, где находился в момент аварии. Очень ему хотелось доказать, что я приказал покинуть корабль без особой на то нужды. Бабушкин допек матросов так, что они заявили: если ретивого политуправленца не уберут, они набьют ему морду. Я доложил об этом комфлоту (адмирал Чабаненко каждый день навещал нас в госпитале), и Бабушкин отбыл в одночасье в столицу. Однако за дело взялись более серьезные товарищи — особысты. Я посылал их всех в одно место...

На другой день после фанфаронского заявления врачей и политработников о пустячности наших болезней из Москвы пришло сообщение, что 10 июля скончались в один день лейтенант Корчилов, старшина первой статьи Ордочкин и старшина второй статьи Кашенков. Кто следующий? Следующим умер матрос Савкин — всего через два дня. Тринадцатого не стало матроса Харитонова. Пятнадцатого отлучился матрос Пеньков. Тогда мы поняли, что обречены все, кто схватил дозу. Дело только во времени — неделей раньше, неделей позже...

С того самого всплытия в Датском проливе — с 4 июля — я ни разу не смог уснуть. Что только ни делал, чтобы отключиться, но бессонница стала постоянным моим спутником. А по ночам — бесконечным солнечным полярным ночам — чего только не придет в голову, о чем не передумаешь... Как-то на перекуре спросил старшего лейтенанта Мишу Красичкова:

— Ну что, Михаил, не придется ли нам больничную робу сменить на тюремную?

Что он мог мне ответить?

Не знаю, прав я или нет, но о ходаках на мостик — Паршине и Шипове, — об их предательском поведении докладывать никому не стал. И так на нас всех собак повесили.

Между тем врачи решили отправить нас в Ленинград, в Военно-медицинскую академию. Перед отправкой ко мне в палату заглянул буквально на несколько секунд начальник политического управле-

ния ВМФ адмирал В. Гришанов. От имени партии, правительства и командования ВМФ он поблагодарил меня за стойкость и мужество во время аварии, пожелал скорейшего выздоровления и... исчез. Ошеломленный его визитом, я не сразу понял, что расследование закончилось и отношение ко мне и моему экипажу изменилось на 180 градусов.

Позднее я узнал, что столь благотворному повороту судьбы я обязан академику Анатолию Петровичу Александрову. Именно он убедил Н. С. Хрущева в том, что наши действия по созданию системы аварийного охлаждения реактора были правильными и самоотверженными, что аварийный корабль мы не бросили, а оставили, грамотно переведя реакторы в нерабочее состояние и подготовив лодку к буксировке. Закрытым Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 августа 1961 года все непосредственные участники ремонтных работ в реакторном отсеке были награждены орденами с формулировкой «За мужество и героизм». Я тоже получил орден Красного Знамени. Но все это было потом. А пока с диагнозом «острая лучевая болезнь» мы ожидали своей участи в палатах ленинградской Военно-медицинской академии.

Как из нас сделали «психов»

В общем-то на нас советская медицина отрабатывала тактику лечения лучевой болезни, хотя в Японии уже был накоплен немалый опыт после американской ядерной бомбардировки Хиросимы и Нагасаки. Ввиду засекреченности нашей аварии к японцам, как я понял, не обращались. Лечили нас по двум методикам, которые принципиально различались в вопросе, с чего начинать противолучевую терапию: с пересадки костного мозга или с переливания крови. Первая методика, предложенная начальником кафедры военно-морской терапии профессором З. Волынским, вернула к жизни на многие годы переоблученных мичмана Ивана Кулакова, старшего лейтенанта Михаила Красичкова и капитана 3-го

ранга Владимира Енина. Вторая — погубила Юрия Поветьева и Бориса Рыжикова. Казалось бы, положительный опыт военно-морских медиков должна была взять на вооружение вся советская медицина. Но чернобыльская трагедия этого не подтвердила. Не могу понять, почему было так много смертельных исходов в практике врачей, спасавших ликвидаторов последствий ядерной катастрофы. Некоторую ясность внес американский профессор Роберт Гейл. Он заявил, что мы лечили своих страдальцев неправильно, и предложил методику... профессора Волынского! Ту самую, которую блестяще отработали на морях К-19. И это при том, что с момента аварии до начала оказания квалифицированной медицинской помощи прошло более трех суток. Тогда как чернобыльцев госпитализировали сразу же после облучения. Неужели ведомственная разобщенность медиков послужила причиной неоправданных жертв?

Так волею судьбы подводники с К-19 оказались между Хиросимой и Чернобылем.

В Военно-медицинской академии к нам отнеслись необыкновенно тепло и заботливо. Впрочем, и пациентами мы были тоже необыкновенными. Правда, сначала нас посадили на скромный солдатский паек на 52 копейки в сутки, но после вмешательства командующего Северным флотом адмирала Чабаненко стали кормить по нормам подводников-атомщиков в 3 рубля 50 копеек.

Все-таки мы все были очень молоды и могли дурачиться даже несмотря на весь трагизм нашего положения. Врачи постоянно брали у нас на анализы все, что может выделять человеческий организм. Иногда мы дружно помогали товарищу наполнять по утрам его посудину. Медсестра, унося ночной горшок Першина, всегда изумлялась: откуда столько?!

— Да он же сколько ест! Смотрите, рот какой широкий, да и ростом Бог не обидел.

Весьма своеобразное чувство юмора вкупе с молодостью наших тел весьма способствовали выздоровлению.

В конце сентября мы предстали перед военно-врачебной комиссией. В медицинские книжки нам записали весьма странный диагноз — «астеновегетативный синдром». Сказали, что это для маскировки «засекреченной» лучевой болезни. И лишь потом я узнал, что этот синдром связан с нервно-психическими расстройствами. Психов из нас сделали! Дослужились...

Микротрещина

В октябре 1961 года я ненароком угодил на совещание по атомному кораблестроению, которое проводил в Москве первый заместитель главкома адмирал В. А. Касатонов. В старом здании штаба в Большом Козловском собрались весьма представительные лица из главкомата и военно-промышленного комплекса. Присутствовали и научные светила — академики А. Александров и Н. Доллежалъ. Я чувствовал себя не очень уютно. Многие выступавшие пытались переложить на мой экипаж большую часть вины за аварию с реактором. И снова честь подводников спас академик А. Александров. Он был единственным, кто выступил в защиту нашего экипажа, и после его весомых слов все выпады в наш адрес сразу прекратились. И еще он отметил, что атомная энергетика входит в жизнь и осваивается людьми с гораздо меньшим числом жертв, чем другие отрасли техники.

Ничего не сказал — промолчал — сидевший в конференц-зале главный конструктор нашего реактора академик Николай Антонович Доллежалъ. Свое мнение он высказал позже — в книге «Атомная энергия»: «Следует отметить, что эксплуатацию реакторов первого поколения, особенно в первые годы, осуществлял личный состав, который отличался своей самоотверженностью и однако при этом не обладал (возможно, не по своей вине) тем, что в современных документах называется «культурой эксплуатации». Не трудно продолжить мысль академика: «Именно поэтому произошли разрыв импульсной трубки первого контура и все печальные последствия аварии».

Слово «культура» означает «возделывание». Но ведь именно мы, подводники-атомщики первого поколения, помогали вам, Николай Антонович, возделывать никем еще не паханное поле — корабельную атомную энергетику. Причем знали мы ее не хуже ваших инженеров, так как принимали участие в монтаже и испытаниях. У нас хватило «эксплуатационной культуры» даже на то, чтобы в нечеловеческих условиях найти способ создать ту самую систему аварийного охлаждения активной зоны, которую генеральный конструктор Доллежалъ забыл предусмотреть и которую после нашего печального опыта стали ставить на всех последующих реакторах. И за эту вашу недоработку восемь человек из «бескультурного» в эксплуатационном плане экипажа заплатили своими жизнями.

Вы недоумеваете, говоря о чернобыльской катастрофе: «Зачем понадобилось отключать аварийное охлаждение реактора, что категорически запрещено правилами эксплуатации?!» Но вы не хотите вспоминать, что у нас на К-19 вообще не было системы аварийного охлаждения, которая была создана и смонтирована аварийной партией лейтенанта Корчилова.

И наконец, самое главное, Николай Антонович, надеюсь, вы не забыли, как во время большого перерыва на совещании в Главном штабе ВМФ академик Александров подозвал вас, адмирала Чабаненко и меня к окну, что по правой стороне коридора, ведущего к конференц-залу, и показал фотографии места разрыва злополучной импульсной трубки. Он же дал нам прочитать заключение Государственной комиссии по расследованию аварии на К-19. Там черным по белому было написано, что разрыв трубки произошел вследствие нарушения технологии сварочных работ при монтаже трубопроводов первого контура. Технология требовала, чтобы ни одна искра или капля расплавленного электрода не попадала на полированную поверхность трубопроводов, для чего они должны были накрываться асбестовыми ковриками. Однако из-за тесноты рабочих мест этим правилом пренебрегали. Там же, куда падали капли

расплавленных спецэлектродов, возникало напряжение поверхностного слоя металла, которое вызывало микротрещины. В них проникали агрессивные хлориды — с парами соленой морской воды, которая всегда скапливается в трюмах. Под большим внутренним давлением (в двести атмосфер) и воздействием высокой температуры микротрещины постепенно превращались в обычные трещины — на всю толщину стенок трубки. Ну а дальше — дело времени, как в mine замедленного действия. «Мина» взорвалась, точнее, разорвалась в роковую ночь на 5 июля 1961 года.

А что касается «культуры эксплуатации», то ей должна предшествовать культура производства. Это во-первых. А во-вторых, все наши действия по эксплуатации вашего реактора были отражены в пультовом журнале. Но он таинственным образом исчез из материалов следственной комиссии. Надо полагать, кому-то было очень выгодно, чтобы он исчез. Кому?

Отвечу на этот вопрос реальным случаем из флотской жизни. Подчеркиваю — это не байка и не анекдот, а фактическое происшествие, подтвердить которое могут начальник Управления береговых ракетно-артиллерийских войск ВМФ вице-адмирал Вениамин Андреевич Сычев, капитан 2-го ранга Михаил Григорьевич Путинцев и другие офицеры Тихоокеанского флота, которые находились на мостике большого противолодочного корабля во время показательной ракетной стрельбы. Она была приурочена к визиту главы партии и правительства Н. С. Хрущева на Дальний Восток.

Крылатая ракета сошла с направляющих и тут же ухнула в воду — не сработал маршевый двигатель. Конфуз?

Не тут-то было! Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал С. Г. Горшков авторитетно заверил Никиту Сергеевича, что дальше ракета пойдет под водой. И глава государства, он же Верховный главнокомандующий Вооруженными силами страны, потирая довольные руки, обратился к свите, где было немало ге-

нералов от ВПК, с радостным возгласом: «Хорошее оружие создаем, товарищи!» Никто из товарищей не посмел разуверить генсека в его благостном заблуждении. Такова печальная быль.

Наследственная некомпетентность наших правителей в военных делах давно вошла во флотский фольклор: «Главное, что должен уметь делать адмирал, — самостоятельно найти место в документе, где ему надо расписаться. Министр обороны должен уметь самостоятельно расписаться там, где ему покажут. Президент-Главковерх обязан раз в четыре года интересоваться, армия какого государства находится в настоящий момент на территории его государства».

И это не смешно.

1961 — 2000 гг.

В ОТСЕКАХ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Дуэль перископов

В мирные — послевоенные — годы подводников и подводных лодок в России погибло больше, чем в Русско-японскую, Первую мировую, Гражданскую, Советско-финляндскую войны вместе взятые. Что же это за «мирные» годы? Есть у них более жесткое и точное название — Холодная война в мировом океане. Именно так — с прописной буквы и без кавычек — пишут эти слова американцы. А они знают толк в таких делах.

Для подводников Северного и Тихоокеанского флотов, четверть века уходивших на боевое патрулирование с ядерным боезапасом на борту в Атлантику и Средиземное море, в Индийский и Великий океаны, она и в самом деле была войной — с таранами, взрывами, пожарами, затонувшими кораблями и братскими могилами погибших экипажей.

В ходе этой необъявленной, но вполне реальной вплоть до сводок многочисленных жертв войны мы потеряли пять атомных и шесть дизельных подводных лодок. Противостоящие нам ВМС США — две атомные субмарины.

«Активная фаза противостояния сверхдержав на океанском театре» — это по-научному, проще же — Холодная война в океане началась, пожалуй, в

августе 1958 года, когда советские подводные лодки впервые за всю историю страны Советов вошли в Средиземное море. Четыре «эски» — субмарины среднего водоизмещения типа «С» (613-го проекта) — ошвартовались по договоренности с албанским правительством в заливе Влёра. Через год их стало двенадцать — полноценная бригада.

ИСТОРИЯ ПЕРВАЯ — ГОД 1959-й

В перископе — крейсер Эйзенхауэра

Два часа держал американский крейсер «Де-Мойн» с президентом США Д. Эйзенхауэром на дистанции торпедного залпа командир советской подводной лодки... С этого острого эпизода началась для нас сократительная Холодная война в Мировом океане...

Одни рассказывали эту историю как флотскую байку, почти анекдот из серии «...И тут всплывает русская подлодка», другие — как героическую легенду. Счастливый случай свел меня с главным героем того достопамятного похода — бывшим командиром подводной лодки С-360, тогда капитаном 3-го ранга, а ныне контр-адмиралом в отставке Валентином Степановичем Козловым, уроженцем рязанского городка Гусь-Хрустальный. Вот как все было — из первых уст...

В 1958 году по договоренности с правительством Албании бригада советских подводных лодок перешла с Балтики в Средиземное море и стала базироваться в албанском порту Влёра. Интересно, что на наших флагштоках развевались албанские же флаги — красные, с черным двуглавым орлом, который весьма резал глаз нашим политработникам.

Мне было тридцать лет и я носил тогда еще золотые погоны капитана 3-го ранга... Перед тем как получить в командование среднюю подводную лодку С-360, немало послужил и на Черном море, и на Камчатке, и на Балтике...

В декабре 1959 года я получил боевое распоряжение: скрытно покинуть гавань и пройти на запад до Гибралтара, ведя разведку деятельности 6-го флота США, а также других военно-морских сил НАТО.

План похода разрабатывался под руководством командира нашей 40-й бригады капитана 1-го ранга С. Г. Егорова. План утвердили «в верхах», предписав соблюдать четырехчасовой режим связи, чреватый многими неожиданностями для экипажа подводного корабля.

Полагаясь на мой командирский опыт, комбриг решил не посылать со мной в поход старшего начальника и разрешил мне действовать в случае непредвиденных ситуаций на свой страх и риск.

Из базы мы выходили ночью. Едва отойдя от причала, сразу же погрузились и легли на заданный курс, благо глубины Влёрского залива — до 50 метров — позволяли выходить в открытое море в подводном положении.

Судя по всему, противолодочные силы НАТО, державшие под постоянным контролем все передвижения наших кораблей, не засекли выхода С-360, и вскоре мы проскользнули через пролив Отранто в оживленный район Средиземного моря. Здесь проходили основные судоходные линии, а вблизи располагались военно-морские полигоны натовских стран.

Появление советских подводных лодок в здешних водах никак не укладывалось в доктрину Эйзенхауэра о безраздельном господстве США в Средиземном море. Поэтому силы 6-го флота были приведены в повышенную готовность. Мы поняли это при первом же подвсплытии на сеанс связи: мои радиометристы были поражены тем, что поисковые локаторы работали по всему горизонту. Особенно опасными были для нас противолодочные самолеты типа «Орион» и «Нептун», которые патрулировали большую часть средиземноморской акватории. К тому же в Тирренском море шли учения авианосной ударной группы

США. Так что «тактический фон» нашего похода был самый неблагоприятный. К этому надо добавить изнурительную жару, которая стояла во всех отсеках С-360 из-за высокой температуры забортной воды и отсутствия каких-либо средств охлаждения воздуха. Атмосфера в отсеках напоминала предбанник, а дизельный и электромоторные отсеки и вовсе походили на парилку. Боевые смены выходили на вахты в трусах с вафельным полотенцем на шею — пот вытирать. Дело было не только в жаре. Конструкция РДП — устройства для подачи воздуха дизелям в подводном положении — допускала весьма опасное соседство труб газовыхлопа и воздухозабора — это потом уже обе системы были разнесены. А тогда выхлопные газы от работающих дизелей попадали в отсеки через шахты подачи воздуха, поэтому при длительном движении на перископной глубине подводники дышали такой адской смесью, что многие просто угорали, но даже в полуотравленном состоянии продолжали нести вахту.

Флагманский врач майор медслужбы Рогалев вместе с нашим лодочным доктором ходили по отсекам, замеряли допотопными приборами состав воздуха, что-то записывали, вероятно, для уточнения условий обитаемости... Дней через десять мы уже боролись с потницей и прочими кожными напастями. Последствия от жизни в такой «среде обитания» многие из нашего экипажа, в том числе и я, прочувствовали уже после похода...

В очередной радиограмме, полученной нами из Центра, сообщалась информация о переходе из Афин во Францию отряда боевых кораблей США во главе с флагманом 6-го флота крейсером «Де-Мойн». Покорпев над картой, мы вместе с опытным штурманом старшим лейтенантом Р. Корелиным прикинули время и место возможной встречи. По расчетам выходило, что наши курсы пересекутся в пространстве между островом Мальта и побережьем Туниса. Расчеты частично оправдались, и около следующего полудня наши гидроакустики обнаружили шумы винтов отряда американских кораблей.

Тунисский пролив непрост для плавания вообще, а для подводного в особенности. Здесь с юга простирается обширная материковая отмель, имеются банки и рифы, почти посередине пролива возвышается серой глыбой большой остров Пантелерия. В этой коварной теснине нам предстояло не просто расходиться с целью, а сближаться с ней, да не с одной, а со многими, увертываться, следить, маневрировать по всем канонам торпедной атаки. Я решил выявить главную цель и объявил «боевую тревогу». Правда, тогда я еще не знал, что на борту «Де-Мойна» находится президент США Эйзенхауэр, возвращавшийся после визита в Грецию. Едва мои акустики успели выявить шумы шести кораблей, а я — определить их курс и скорость, как обозначился поворот походного ордера. Наша подводная лодка оказалась почти в его центре. И в это время (молодцы акустики!) «нащупали» главный объект — крейсер!

Позиция для торпедной атаки складывалась настолько благоприятной, что в боевой обстановке она наверняка бы увенчалась успехом, а пока, после условного «пли», мы лишь записали на пленку характерный шум крейсерских винтов.

Почти два часа вели мы слежение за грозным кораблем, пока шумы отряда не стали стихать в наушниках гидроакустика. Они ушли, а я, подготовив шифровку для радиограммы, решил подвсплыть под перископ.

В волнении припал к окуляру, и как только лучик света пробился через захлестываемую водой головку перископа, разглядел большой силуэт эсминца или фрегата, да так близко! Понял: стоит без хода! Скомандовал: «Заполнить быструю! Боцман, ныряй на глубину!» Не успели ответить на мой запрос акустики, как в сторону лодки посыпался «горох» эхопосылок. Работал мощный гидролокатор. Нас засекли!

Потом, уже в спокойной обстановке, мы анализировали, как и почему была обнаружена лодка, но в те первые минуты ситуация была аховая!

Весь акустический горизонт был забит шумами преследователей. Трое суток мы уклонялись, как нас

учили и как только могли. Ясно было одно: появление неизвестной подводной лодки вблизи флагманского корабля, да еще с президентом на борту, здорово озадачило американских адмиралов. В помощь надводным противолодочным силам они бросили всю свою патрульную авиацию. В Тунисском и Мальтийском проливах была развернута массированная поисковая операция.

Посоветовавшись со старпомом, капитан-лейтенантом И. Соколовым (впоследствии он командовал атомоходом), и штурманом, мы решили изменить предписанный нам маршрут возвращения — оставить проливы к северу и отказаться от подвсплытий на очередные сеансы связи.

На всю жизнь врезались мне в память экзотические названия островов — Линос, Лампедуз, за которыми после многих попыток нам удалось наконец оторваться от преследователей. Опытные механики — старшие лейтенанты А. Скачков и В. Пятак смогли в очень короткие промежутки подзаряжать аккумуляторы, не щадя при этом «здоровье» батареи. Конечно, выручала слаженность в действиях всего экипажа. Сколько бы ни всплывали «под РДП» (режим «работа дизеля под водой»), как бы срочно ни уходили на глубину, все работали, как черти, не допустив ни одного сбоя... Хотя однажды мотористы, валившиеся с ног от усталости, допустили ошибку, которая едва не стала роковой, — при срочном погружении они не успели задраить шахту подачи воздуха дизелям и в пятый отсек хлынули тонны забортной воды... К счастью, успели вовремя перекрыть широкогорлую трубу. Спустя три года подобная оплошность стоила жизни всему экипажу североморской подводной лодки С-80, которой командовал мой друг Анатолий Ситарчик (рассказ об этом впереди. — Н. Ч.). Да и подводный наш ракетоносец К-129 принял свою смерть именно в таком же режиме движения — под РДП. Мы же, не осознавая тогда до конца весь риск подобного хода, шли едва ли не сутками, выставив над водой свою «дыхательную трубу». Бог миловал...

Американцы искали нас много севернее тех мест, где мы находились, руководствуясь шаблонными представлениями о вероятных действиях советских подводников. К исходу третьих суток мы убедились, что наш замысел удался, и наконец-то передали радиограмму о возвращении в базу...

Мы всплыли во Влёрском заливе почти там же, где и погрузились. Однако верхний рубочный люк никак не отдраивался — его стальная крышка прикипела к комингсу после месячного пребывания в соленой воде. Нам пришлось немало поорудовать кувалдой, прежде чем удалось увидеть белый свет и вдохнуть свежего воздуха.

К сожалению, сколь-нибудь организованного отдыха нашему экипажу, вернувшемуся после таких передраг, не предоставили. Моряки довольствовались «сном до упаду» да горяченьким душем, семейные офицеры — домашним уютом. Я же все это время корпел со своими заместителями над отчетом о походе. На душе скребли кошки.

Реакция московского начальства на факт обнаружения нашей лодки американскими силами ПЛЮ была весьма суровой. Для объяснений в Москву был вызван комбриг — капитан 1-го ранга С. Егоров. Позже он рассказывал, как гневалось штабное начальство и как министр обороны дал указание снять командира С-360, то есть меня, с должности.

С тем бы и улетел обратно комбриг — его объяснения об особой обстановке в Средиземном море никем всерьез не принимались, но неожиданное спасение пришло от самого Никиты Сергеевича Хрущева. Из иностранных источников ему стало известно, как неуютно почувствовал себя президент Эйзенхауэр, когда вблизи его крейсера оказалась иностранная подлодка, да еще, как выяснилось, советская!

Никита Сергеевич пришел от такой информации в доброе расположение духа и повелел достойно отметить подводников.

Вскоре я получил назначение на должность заместителя командира 40-й бригады подлодок. Вот уж поистине непредсказуема судьба морская!

На память о той встрече с Эйзенхауэром остался рубец на сердце — от токсического миокардита, который я перенес на походе.

* * *

Этому военному приключению ровно сорок лет. Оно уже давно стало фактом нашей новейшей истории... Но как созвучно оно недавним событиям на Балканах и очередному контрапункту российско-американских отношений! И еще один грустный вывод: мы мало знаем и потому мало ценим наших воистину национальных героев.

Перископ советской подлодки на дистанции торпедного залпа от президентского корабля вызвал шок в Пентагоне. Там никто не ожидал, что советский флот столь дерзко обозначит свое присутствие в регионе, который американцы привыкли считать своим «большим теплым озером», вторым Мичиганом. Однако советский флот зубами вцепился в «чашу трех континентов», в которой полтора века назад победно реяли синекрестные флаги Ушакова и Сенявина.

Второе наше столкновение в морях до сих пор помнит весь мир — Карибский кризис.

Осень 1962 года... Четыре советские дизельные подводные лодки (Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130) пришли в Карибское море с Севера, чтобы прикрывать переброску наших ракет на Кубу. Американский флот взял остров в плотную морскую блокаду...

ИСТОРИЯ ВТОРАЯ — ГОД 1962-й

Герои Саргассова моря

Тогда, в 62-м, их бросили под американские авианосцы, как в 41-м бросали под немецкие танки пехоту.

И когда в ярко-синих волнах Саргассова моря всплыла под дулами американских крейсеров черная в кровавых подтеках сурика рубка подводной лодки, все, кто был наверху, увидели без биноклей,

как из люка вылез неимоверно худой — в одних трусах — человек, бледный, как картофель из погреба, весь в странных зеленых пятнах, шатаясь под ветром, он с трудом поднялся на мостик и, опираясь на древко, развернул бело-синее полотнище военно-морского флага СССР.

Идет война «холодная», секретная война!

Самой яростной, самой опасной схваткой советского и американского флотов за все десятилетия Холодной войны была та, что разыгралась поздней осенью 1962 года. В ответ на морскую блокаду США Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды. Генсек и министр обороны были уверены, что в зону конфликта ушли подводные атомные крейсера. Но единственный пока что на флоте ракетоносец К-19 находился после тяжелой аварии с реактором в ремонте, а все остальные атомарины только-только вводились в строй. Выбор главкома пал на 4-ю эскадру дизельных подводных лодок в Полярном. А там нашли, что лучше всего к реальным боевым действиям готова 69-я бригада, точнее, ее ядро в составе больших торпедных субмарин Б-4, Б-36, Б-59 и Б-130 — «букашек», как называли их моряки по литере «Буки».

Это была самая настоящая авантюра, вызванная обстоятельствами почти что военного времени: направить подводные лодки, приспособленные к условиям Арктики, в жаркие тропические моря. Все равно что перебросить пингвинов на выживание в Африку. Все равно что соваться в воду, не зная броду. А «брода» в тех неведомых водах не знал никто, даже родимая гидрографическая служба. Еще ни одна советская субмарина не взрезала своими винтами глубины клятого Бермудского треугольника, не бороздила полное мрачных легенд Саргассово море, не форсировала забитые рифами проливы между Багамскими островами. Но самое главное, что и воен-

ная наша разведка не знала толком, какие ловушки противолодочной обороны США приутоготовлены на случай большой войны. Никто не знал, сколько противолодочных авианосцев и других кораблей бросит Пентагон на поиск советских лодок. Шли в неведомое...

Напрягало нервы и то, что впервые подводники брали с собой в дальний поход торпеды с ядерными зарядами — по одной на каждую лодку.

В самый последний момент новоиспеченный контр-адмирал, командир 69-й бригады, слег в госпиталь. Его военный опыт подсказывал: шансов на успех нет. И тогда флагманом почти обреченной четверки назначили капитана 1-го ранга Виталия Агафонова.

— Есть! — ответил Агафонов и командиру эскадры, и командующему Северным флотом, выслушав «важное задание партии и правительства». Особо раздумывать было некогда. На сборы в родном Полярном и расчеты с береговой базой начальство отпустило два часа.

Виталий Наумович Агафонов только что отметил сорокалетие. Этот спокойный, рассудительный и хваткий мужичок из вятских стал причиной, может быть, самой острой головной боли президента Кеннеди. Во всяком случае, много дней кряду американский президент сообщал по телевидению своему народу о ходе большой охоты за «красными октябрями». Вместо четырех русских лодок Кеннеди и его адмиралы насчитали пять...

Итак, были сборы недолги. И по-особому секретны. Никто, включая командиров подлодок, не знал конечной точки маршрута. Чтобы сохранить военную тайну, штурманам назначенных кораблей выдали комплект карт всего Мирового океана. Поди догадайся, какую из них придется расстилать на прокладочном столе.

Коммунистам приказали сдать партбилеты в политотдел. Лодки вывели из Полярного в глухую Сайдугубу, оцепленную тройной линией охраны.

— Четыре пакета с боевым распоряжением на поход были вложены в общий пакет с грифами «Совер-

шенно секретно» и «Вручить лично командиру 69-й бригады ПЛ», — вспоминает Агафонов. — Вскрывать пакеты мы должны были только с выходом в море, а объявлять экипажам, куда и зачем идем, — уже в океане. В принципе задача у нас была не самая отчаянная: совершить скрытный переход через Атлантику и обосноваться в кубинском порту Мариель, чуть западнее Гаваны. Но, как говорится, гладко было на бумаге...

Рассказ бывшего комбрига дополнили записки командира Б-4 капитана 2-го ранга Рюрика Кетова: «Провожать нас прибыл заместитель главнокомандующего ВМФ адмирал Фокин... Фокин спрашивает:

— Давайте, товарищи, говорите, что вам неясно.

Все мнутя. Тут начальник штаба Вася Архипов:

— Нам неясно, зачем мы взяли атомное оружие?

— Установка такая. Вы должны с ним освоиться, — ответил кто-то из начальства.

— Хорошо. Но когда и как его применять?

Молчание. Фокин выдавил, что не имеет полномочий сообщать об этом. Начальник Главного штаба флота адмирал Рассохо крепко выругался и произнес:

— Так вот, ребята, записывайте в журналы: «Применять спецоружие в следующих случаях. Первое, когда вас будут бомбить и вы получите дырку в прочном корпусе. Второе, когда вы всплывете и вас обстреляют, и опять же получите дырку. И третье — по приказу из Москвы!»

Не могу представить, что творилось в те дни на душе Агафопова. Полярнинская эскадра вступила в свою самую черную полосу. Сначала безвестно сгинула в море со всем экипажем подводная лодка С-80. Потом, в январе, рванули торпеды на стоявшей в гавани Б-37. Чудовищный взрыв разворотил не только злополучную субмарину, но и сошвартованную с ней С-350, унеся более ста двадцати моряцких жизней. Летом, в июле, запылал пожар в носовом торпедном отсеке Б-139, обещая подобный же губи-

тельный взрыв. Агафонов, оставшись на эскадре за старшего, бросился на мостик горящей лодки и приказал немедленно отходить от причала. Он вывел Б-139 на середину Екатерининской гавани — если грохнут торпеды, то хоть другие корабли не пострадают. О себе не думал. Пожар укротили только к вечеру — через семь часов после возгорания... И вот теперь этот поход — в самую пасть «супостата», как называли подводники вероятного противника. В Полярном оставались жена и двое сыновей. Смогут ли Люба вырастить их одна, если и его лодку ждет участь С-80? Написать завещание? А что завещать-то? Квартира казенная, кортик да два чемодана нажитого добра.

Что там доктор говорит? Камни в печени? Какая ерунда!..

Любовь Гордеевна Агафонова работала в гидрометеослужбе эскадры. Почти как в песне: «Ты, метеослужба, нам счастье нагадай!»

«Мы думали, в Главном штабе засел шпион...»

За островом Кильдин подводные лодки погрузились и двинулись на запад походным строем.

И пошли корабельные лаги отсчитывать мили и моря — Баренцево, Норвежское, Исландское, Северная Атлантика, Саргассово... Их путь к берегам Америки был перекрыт противолодочными рубежами НАТО, приведенными в повышенную готовность ввиду обострения отношений между США и СССР. Сначала проскользнули незамеченными через линию корабельных дозоров и воздушных патрулей между самым северным мысом Европы Нордкап и норвежским островом Медвежий. Затем так же скрытно форсировали Фареро-Исландский рубеж, контролируемый британским флотом и американскими самолетами, взлетавшими с Исландии. Наконец вышли в просторы Атлантики и взяли курс на Бермудские острова, где их ждал самый главный противолодочный барьер: между Ньюфаундлендом и Азорскими островами...

С первых же походных дней они угодили в жестокий шторм.

Главный штаб задал нереальную скорость для скрытного подводного перехода — 9 узлов. Чтобы выдержать контрольные сроки, приходилось всплывать по ночам и наверстывать упущенное время под дизелями. Всплывать приходилось и для зарядки аккумуляторных батарей. Вот тут-то затяжной шторм уродовал корабли. Волны обрушивались с такой силой, что сдирали стальные листы легкого корпуса. Швыряло так, что в аккумуляторных ямах выплескивался электролит, спящих выбрасывало из коек, ломало ребра вахтенным офицерам о планширь, а сигнальщикам выбивало биноклями зубы, если вовремя не увертывались от водопадного удара. Верхняя вахта стояла в резиновых гидрокомбинезонах, приковав себя цепями к перископным тумбам, чтобы не смыло за борт. Но шли точно, в положенные сроки минуя контрольные точки маршрута.

От Азорских островов повернули на Багамы. Резко потеплело. Температура забортной воды поднялась до 27 градусов Цельсия. Начиналось новое истязание — жарой, духотой, пеклом. У тех, кто жив и поныне, до сих пор выступает на лбу испарина при слове «Саргассы». Да, это были тропики, и жара, несмотря на исход октября, стояла тропическая. Даже глущина не охлаждала перегретые корпуса лодок. Отсеки превратились в автоклавы, в которых плавилась пайковый шоколад и пластилиновые печати. Механизмы исходили маслом, люди — потом, сосновые переборки в жилых отсеках — смолой.

Надвигался самый главный противолодочный рубеж — между островом Ньюфаундленд и Азорским архипелагом... Когда-то мореплаватели считали Саргассово море непроходимым из-за гигантских водорослей, цеплявшихся за днища кораблей. Американцы сделали этот миф явью, только вместо исполинских растений по морскому дну стелились тысячи километров кабелей, связывающих разбросанные

по вершинам подводных гор гидрофоны-слухачи в единую оповестительную систему. Система «Цезарь» была приурочена на случай большой войны в океане, и случай этот, посчитали американцы, наступил: систему освещения подводной обстановки ввели в боевой режим. Операторы береговых станций сразу засекли технические шумы на общем биофоне океана. Откуда Агафонов мог знать, что дальше его «букашки» подстерегает еще более мощная и разветвленная система подводного целеуказания СОСУС? Подводники оказались в положении разведчиков, которые надеялись укрыться в лесу, где под каждым кустом торчал микрофон, а из каждого дупла подглядывала видеокамера. Стоило на минуту поднять перископ, как радиометрист тут же докладывал о работе американских радаров, обозревавших поверхность океана с противолодочных кораблей и патрульных самолетов. Они ныряли, и гидроакустик тревожным голосом сообщал о шумах винтов приближающихся фрегатов. Лодки уклонялись от них, следуя новейшим тактическим разработкам. Тем не менее при повторных попытках глотнуть воздуха подвсплытие заканчивалось очередным пируэтом над бездной.

— Куда ни пойдешь — всюду тебя поджидают! — рассказывал бывший помощник командира Б-36 Анатолий Андреев. — Мы даже стали думать, что в Главном штабе ВМФ засел шпион, который четко отслеживал все наши маневры.

Однако невидимый и неслышимый подводный соглядатай залег на дне Саргассова моря. Вот на его прозрачной во всех отношениях арене и разыгралась драма северофлотских подводных лодок. Драма, едва не ставшая трагедией...

Карибская коррида

Год 1962-й после Рождества Христова мог стать последним годом нашей эры... Два человека решали судьбу своих стран, судьбу каждого из нас, а в общем-то жизнь каждого из живущих на планете: лидеры

ядерных сверхдержав — Джон Кеннеди и Никита Хрущев. Каждый из них мог отдать приказ об атомном ударе. Но был и третий человек, который, как и они, мог принять судьбоносное решение. По разумению Бога, не простого смертного. Ему тогда было столько же, сколько и Распятому, — тридцать три. О нем не знали ни Кеннеди, ни Хрущев. О нем и сейчас никто ничего толком не знает... Но он был и, в отличие от своих высокопоставленных однодумцев, жив и поныне, и я еду к нему домой — на северную окраину столицы, в Медведково.

Это капитан 1-го ранга в отставке Николай Александрович Шумков.

В той дьявольской корриде американских кораблей и советских подводных лодок он был единственным командиром, который имел опыт стрельбы ядерными торпедами...

Саргассово море. 25 октября 1962 года

Когда командир большой океанской подводной лодки Б-130 капитан 3-го ранга Шумков получил из Москвы распоряжение перейти на непрерывный сеанс связи, он понял, что до войны с Америкой, новой мировой, термоядерной войны остались считанные часы, если не минуты.

Непрерывный сеанс связи — это значит, что вот-вот поступит приказ «применить спецоружие» по кораблям противника. За противником далеко ходить не надо — американские эсминцы и фрегаты галсируют прямо над головой. Главная цель — противолодочный вертолетоносец «Эссекс» — тоже неподалеку, в пределах досягаемости даль노ходной торпеды с ядерным БЗО (боевым зарядовым отделением).

«Непрерывный сеанс» — это значит, что лодка постоянно должна находиться с выставленными над водой антенной и перископом. И это в прозрачнейшей воде Саргассова моря, в скопище противолодочных кораблей, которые вовсю ищут шумковскую лодку и уж наверняка не упустят случая «нечаянно» пройтись килем по ее рубке, как только заметят бе-

лый бурун перископа. Но приказ есть приказ, и Шумков держался на 12-метровой глубине, режа волну поднятой антенной и обоими перископами — зенитным и командирским.

Нет худа без добра — лодочный «осназовец» (радиоразведчик) подключился к антенне и тщательно прослушивал эфир. Он-то и принес в центральный пост последний радиоперехват:

— Товарищ командир, с авиабазы Рузвельтрост вылетел противолодочный самолет «Нептун». Он получил распоряжение иметь бортовое оружие в готовности к применению.

Час от часу не легче... Слово, которое второй месяц ныло в мозгу, как больная жилка, становилось реальностью: ВОЙНА! Два носовых аппарата были заряжены атомными торпедами. Как они взрываются, Шумков знал лучше, чем кто-либо. Год назад он стрелял ими в бухте Черной на Новой Земле.

Новая Земля. Октябрь 1961 года

Сначала был залп для надводного взрыва атомного БЗО. Шумков наблюдал за ним в перископ, надев густо затемненные очки. Но и сквозь них пронзительная вспышка света больно резанула по глазам. А дальше, как на учебном плакате, — над Черной бухтой встал дымный грибовидный смерч...

Вторую атомную торпеду он выпустил три дня спустя. Она вышла с заглублением в 30 метров и пока неслась в назначенный квадрат, Шумков успел увести свою Б-130 за скалу. Но и там он ощутил, как вздрогнул океан, словно раненый кит... Огромный водяной горб вспучился посреди бухты. Гидродинамический удар встряхнул подводный корабль. Хорошо, что успели выключить гидроакустическую аппаратуру...

За те испытательные взрывы китель молодого офицера украсил орден Ленина. Именно поэтому Шумкова, как единственного командира, имевшего реальный опыт стрельбы атомными торпедами, и направили к берегам Кубы — под Америку. Да и эки-

паж Б-130 был под стать командиру — сплаванный, сбитый, обученный, матросы по четвертому году служили, с такими хоть к черту на рога, хоть на прорыв американской блокады...

Итак, в ответ на морскую блокаду Кубы Хрущев приказал бросить в Карибское море подводные лодки. В случае перехвата советских судов они должны были нанести по американским кораблям удар из-под воды...

Саргассово море. Октябрь 1962 года

Мир качался на грани бездны. Это чувствовали все — от русского командира до американского президента. Джон Кеннеди на встрече с журналистами вдруг стал читать наизусть стихи:

Бой быков. Горлопаны толпою
Собрались на огромной арене,
Но один лишь из них все знает,
Он один лишь с быком сразится...

Тем временем коррида в Саргассовом море становилась все ожесточеннее.

...Шумков не стал ждать, когда прилетит противолодочный самолет, имевший приказ о применении бортового оружия, и велел погружаться. Однако американцы уже засекли подвсплывшую на сеанс связи субмарину.

Корабли неслись на всех парах с явным намерением таранить русскую лодку. От удара по корпусу спасли сорок секунд запоздания ближайшего эсминца и двадцать метров уже набранной глубины. Вой рубящих воду винтов пронесся над головами подводников... А если б меч форштевня все же врезал по рубке субмарины? Пятикилометровая глубина надежно бы скрыла братскую могилу семидесяти восьми моряков. И никаких проблем с международной ответственностью. Сгинула бы лодка в Бермудском треугольнике так же неизвестно, как пропала С-80 в Баренцевом море или дизельный ракетноосец К-129 в районе Гавайских островов — никаких нот, ника-

ких протестов. Кому, за что? Кто видел? Кто докажет? Воистину, концы в воду...

Что толку переживать о собственной участи, когда на кону судьба планеты — быть или не быть? Больше всего его тревожило одно: успеет ли он с ответным ударом или его отправят в пучину ни за понюх табаку.

А за бортом уже рвались глубинные бомбы: громыхнуло слева... Громыхнуло справа...

Шумков хорошо помнил последнее напутствие начальника штаба Северного флота адмирала Рассохо: «Оружие применять только по приказу из Москвы. Но если ударят по правой щеке — левую не подставлять!»

Рвануло так, что погасли плафоны.

— Центральный! Взрыв на носовой надстройке! — прокричал динамик голосом командира первого отсека.

— Осмотреться в отсеках! — Это было все, что мог ответить первому Шумков.

— Нас бомбят! — мрачно уточнил кто-то ситуацию. Врубили аварийное освещение, и Шумков ощутил на себе с полдюжины взыскующих взглядов. Они мешали сосредоточиться и понять — это что, тебя уже ударили по правой щеке? Надо отвечать?

И тут его осенило (а если б не осенило?!): это не бомбежка. Это американцы швыряют в воду сигнальные гранаты: три взрыва по международному коду — приказ немедленно всплыть. Но Б-130 стремительно погружалась. Третья граната упала прямо на корпус, и ее взрыв заклинил носовые рули глубины.

Глубиномер показывал 160 метров. Это до поверхности моря. До предельной глубины погружения еще меньше. А до грунта — пять с половиной километров. Эх, даром древние пили за живых, за мертвых и за тех, кто в море. Помяните и нас там, в Полярном! «Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами...» Похоже, амба!

— Центральный! Шестой топит!!.. — вскрикнул динамик межотсечной связи и нехорошо замолчал. В шестом — гудят гребные электромоторы, там ходо-

вые станции под напряжением... Туда соленой воды плеснуть все равно, что бензином тлеющие угли окатить. Вот только пожара до полной беды не хватало! «Господи, спаси и сохрани!» — сама собой припомнилась молитва бабушки, сибирской казачки...

— Центральный! Течь ликвидирована! Шестой...

— Есть, шестой!

Ладонь Шумкова стерла со лба холодную испарину. Холодную! Это в сорокаградусном-то пекле.

А корпус лодки звенел, будто по нему хлестали бичами. Хлестали, только не бичами, а импульсами гидролокаторов. Эсминцы, нащупав ультразвуковыми лучами стальную акулу, взяли ее в плотную «коробочку». Шумков попытался вырваться из нее на жалких остатках энергозапаса. Дергался вправо, влево, менял глубины — куда там. Что-что, а электроника у американцев классная. Сталь стонала под ударами посылок. Виски от них ныли...

А тут еще в центральном посту возникла фигура мичмана-радиоразведчика.

— Товарищ командир, прошу прощения, — ошибочка вышла. В радиোগрамме было не «оружие приготовить», а поисковую аппаратуру.

У Шумкова уже не было сил послать его подальше...

Чтобы хватило электричества на рывок, командир приказал выключить электроплиты камбуза и до предела сократить освещение в отсеках. В душной жаркой полутьме застыли у приборов и экранов тени растелешенных до трусов людей с полотенцами на шее. Больше всего берегли акустиков — «глаза» подводной лодки.

«Чтобы у нас не было теплового удара, — вспоминал флагманский специалист бригады, ныне контр-адмирал в отставке В. Сенин, — нам на получасовую вахту выдавали пол-литра воды, по температуре и вкусу похожую на мочу. Несмотря на это гидроакустическая вахта неслась непрерывно, положение преследовавших нас эсминцев постоянно фиксировалось в вахтенном аппаратном журнале, хотя он и был обильно залит нашим потом».

А вот что говорил об этом Шумков:

— Удивить — значит победить! Удивить американцев мы могли только одним: развернуться на циркуляции и рвануть в сторону Америки. Что мы и сделали...

Эсминцы-охотники и в самом деле этого не ожидали. Полуживая рыбина вырвалась из сети гидролокаторных лучей и на пределе сил вышла из зоны слежения. Б-130 уходила от преследователей со скоростью... пешехода. Старая и порядком истощенная батарея, которую не успели сменить перед походом, выжимала из своих пластин последние ампер-часы. Забрезжившая было надежда на успешный исход поединка снова стала меркнуть, едва акустик бросил в микрофон упавшим голосом:

— По пеленгу ... слышу работу гидролокатора.

Шумков сник — сейчас снова накроют. Знать бы ему тогда, какой переполох вызвал его четырехчасовой отрыв на противолодочном авианосце «Эссекс», в группировку которого входили незадачливые эсминцы. В воздух были подняты все палубные самолеты и вертолеты. Эсминцы строем фронта бороздили квадрат за квадратом. Искали всей мощностью поисковой радиоэлектроники — под водой и над водой.

А скорость Б-130 упала до полутора узлов. Дряхлый старец тащится быстрее. Батарея разрядилась, как доложил механик, почти «до воды». Если замрет самый слабосильный мотор экономхода, лодку не удержать на глубине — начнет тонуть. Всплывать?

Шумков оглядел мокрые изможденные лица людей, заросшие щетиной. Четвертые сутки они дышали не воздухом даже — чудовищным аэрозолем из паров соляра, гидравлики, серной кислоты, сурьмянистого водорода и прочих аккумуляторных газов. Эта адская взвесь разъедала не то что легкие — поролоновые обрезки, которыми были набиты подушки. Шумков не сомневался, что его экипаж дышал бы этим ядом и пятые, и шестые, и седьмые сутки, если бы позволял запас энергии для подводного хода. Но он иссяк раньше, чем человеческие силы.

— По местам стоять! К всплытию!

Американские вертолетчики, зависнув над морем,

с замиранием сердца следили, как в прозрачной синеве водной толщи смутно забрезжило длинное тело черного чудища. Первыми вынырнули змееголовый нос и фас узколобой глазастой рубки. Б-130 — по американской классификации лодка типа «фокс-трот» — всплыла в позиционное положение. Без дизелей подводники не могли даже продуть остаток балласта.

Эсминцы немедленно взяли лодку в тесное кольцо. Так конвоиры держат пойманного беглеца.

Сгрудившись у лееров, американские моряки в белых тропических шортах и панамках, бросая в рот поп-корн, с интересом разглядывали полуголых в синих разводах людей, которые жадно хватали ртами свежий воздух. Откуда им было знать, после своих настуженных кондиционерами кают и кубриков, из какого пекла вырвались эти доходяги? И уж вовсе не могли догадаться о том, что синий цвет их телам придавали линючие синие трусы и майки фасона «Родина дала, Родина и смеется».

В Москву полетела неслыханная, немыслимая, убийственная шифрограмма: «Вынужден всплыть. Широта... Долгота... Окружен четырьмя эсминцами США. Имею неисправные дизеля и полностью разряженную батарею. Пытаюсь отремонтировать один из дизелей. Жду указаний. Командир ПЛ Б-130».

Этот текст радиотелеграфисты выбрасывали в эфир 17 раз. Американцы забивали канал связи помехами. Понадобилось шесть часов, чтобы Москва узнала о беде «стотридцатки»...

— Все инструкции предписывали всплывать только в темное время суток, — рассказывал мне Шумков. — Я же вопреки им тянул со всплытием до рассвета. Почему? Да потому что в темноте им было бы легче скрыть факт тарана. На свету увидели бы многие...

Эсминец «Бэрри» (бортовой номер DD 933) ринулся на нас, нацелив форштевень на середину лодки. Мы лежали в дрейфе — ни отвернуть, ни уклониться. Я стоял на мостике. Метров за тридцать корабль резко взял в сторону — нас обдало отбойной

волной. Я немедленно передал семафор на флагманский корабль «Блэнди»: «Дайте указание командиру эсминца бортовой номер DD 933 прекратить хулиганство».

«Бэрри» застопорил ход. Он покачивался от нас в полста метрах. Я хорошо видел его командира — рыжего, в отглаженной белой рубашке, с трубкой в руке. Он смотрел на меня сверху вниз — мостик эсминца выше лодочной рубки. Поодаль стоял здоровенный матрос-негр — он весьма выразительно показывал нам на носовой бомбомет «Хеджихог» — мол, вот чем мы вас накроем, если попытаетесь нырнуть... Это можно было пережить. Вале Савицкому было еще хуже. Когда подняли его Б-59, американский оркестр сыграл в его честь «Фар де дудль», что-то вроде нашего «Чижика-пыжика».

Среди тех, кто разглядывал с борта «Бэрри» русскую субмарину, был молодой лейтенант Петер Хухтхаузен. Пройдут годы, и он станет военно-морским атташе США в СССР. Я познакомился с ним в Америке — во флотском «академгородке» Аннаполисе. Он хорошо помнил те дни:

— Разумеется, мы смотрели на русские субмарины, как на незваных гостей. Ведь всего каких-то двадцать лет назад в этих же самых водах действовали германские подводные лодки. Однако никакой ненависти к вашим морякам мы не испытывали. Все понимали, что это продолжение большой политики иными средствами. Никто не хотел большой войны, да еще с русскими.

Русские тоже не хотели термоядерного побоища, несмотря на обещания советского лидера «показать Кузькину мать». В самые пиковые дни Карибского кризиса Хрущев направил Кеннеди необычное послание — грампластинку с записью песни «Хотят ли русские войны?». Такая же грампластинка была на лодке Шумкова...

Если бы офицеры в ту пору были верующими, любой командир-дизелист ежеутренне и ежевечерне возносил бы Богу одну-единственную молитву: «Господи, не попусти потерять ход в океане! Спаси и сохрани наши дизеля! А о душах мы сами позаботимся...»

На больших океанских подводных лодках 641-го проекта стояли три дизеля, три линии вала, три винта. Один скиснет, есть еще два, на худой конец и на одном управиться можно. Но на «стотридцатке» вышли из строя сразу все три довольно новых форсированных двигателя. Это было много больше, чем пресловутый «закон подлости». Тут пахло мистикой Бермудского треугольника, на южных границах которого крейсировала Б-130. А точнее, халтурой рабочих Коломенского завода, по вине которых треснули приводные шестерни. Запасные детали такого рода в бортовой комплект не входили. Их даже не оказалось потом на складах Северного флота. Вышедшие из строя дизели подлежали только заводскому ремонту. Для капитана 2-го ранга Шумкова это был приговор судьбы. Из Москвы пришел приказ — возвращаться домой, идти в точку встречи с буксиром.

...С грехом пополам мотористы Шумкова наладили один дизель и медленно двинулись на норд-ост — на встречу с высланным спасательным судном СС-20. Эсминцы сопровождали коварный «фокстрот» до точки randevu, пока не убедились, что подводную лодку взяли на буксир и никаких фокусов она больше не выкинет.

— Американцы проводили нас до 60-го меридиана, который Кеннеди определил, как «рубеж выдворения» советских подводников, — рассказывал дальше Шумков. — На прощанье с «Бэрри» нам просемафорили почему-то по-украински — «до побачення!». Однако через год я снова туда вернулся — на атомном ракетноносце К-90. А потом еще... Холодная война на морях еще только разворачивалась.

* * *

Николай Александрович Шумков, капитан 1-го ранга в отставке, живет с женой в однокомнатной квартире. На книжной полке — модель подводной лодки. На настенном ковре — икона Николая Чудотворца, покровителя моряков.

— Наверное, только он и удержал меня от рокового шага... Сегодня с высоты своих лет ясно вижу, по краю какой бездны мы ходили. Конечно, я мог уничтожить своей ядерной торпедой американский авианосец. Но что бы потом стало с Россией? С Америкой? Со всем миром?

* * *

Когда убили Джона Кеннеди, моя бабушка, тверская крестьянка, пережившая две мировые войны, заплакала. Ей было жаль его — такой молодой и красивый.

По Биллу Клинтону она плакать бы не стала. Как, впрочем, не плакала она и по Хрущеву.

«Мы зароем вас!» Эта опрометчивая фраза, брошенная американцам Хрущевым сорок лет назад, обошлась заокеанским налогоплательщикам (да и нашим тоже) в миллиарды долларов. Никто не хотел быть зарытым, и потому обе сверхдержавы бешено вооружались на суше, море, в небе и под водой. Хрущев выкрикнул эти слова, ставшие девизом Холодной войны, в эйфории от самого мощного за всю историю цивилизации взрыва, который произвели советские специалисты. Тогда, 30 октября 1961 года над Новой Землей вспыхнуло на полторы минуты Новое Солнце — термоядерное, мощностью в 57 мегатонн тротилового эквивалента.

Мог ли подумать тогда лидер мирового коммунизма, что его сын станет гражданином именно той страны, которую его отец, отчаявшись догнать «по молоку, мясу и маслу», пообещал зарыть с помощью сахаровской супербомбы?

Этот факт можно было бы считать красноречивым итогом Холодной войны, если бы в тот год, когда Хрущев-младший давал свою клятву на верность Соединенным Штатам Америки, полторы сотни его моло-

дых бывших соотечественников не отправились в калужские леса на поиски обломков самолета, в котором погиб в войну старший лейтенант Леонид Хрущев, старший брат новоиспеченного американца. Я видел обрывок его шлемофона, который вместе с осколками пилотского фонаря принес в редакцию поисковик Вадим Чернобров. По иронии судьбы, останки Леонида Хрущева опознали именно по шлемофону, сделанному в США из превосходного американского шеврета. «Леонид шика ради носил лендлизовский шлемофон», — сообщили поисковикам его родственники. Когда Вадим приложил к пулевой пробойне в «плексе» правой форточки продырявленный справа обрывок шлемофона — оба отверстия фатально совпали.

Братья Хрущевы... Братья Кеннеди... Выпущенные пули. Невыпущенные торпеды. Карибская коррида, в которой, по счастью, не пролилась кровь ни быков, ни матадоров, ни зрителей поневоле.

«Фокстрот» в «акульей клетке»

«Остановить нас могла только гибель!»

Не склонный к пафосу и патетике Агафонов вывел эти слова в своих записках о походе «по плану «Кама» так же просто и буднично, как замечания о запасах топлива или температуре забортной воды. Тем убедительнее они звучат...

Через несколько суток участь шумковской лодки разделила и Б-36, которой командовал бывалый подводник капитан 2-го ранга Алексей Дубивко. Б-36 почти прорвалась в Карибское море. Она уже вошла в пролив Кайкос — главные ворота в гряде Багамских островов, разделяющих Саргассово и Карибское моря. Однако неожиданное распоряжение Главного штаба заставило ее выйти из пролива и занять позицию поодаль. Этот до сих пор непонятный Дубивко приказ навлек на «тридцатьшестерку» позор принудительного всплытия. Все было почти как у Шумкова. После двухсуточного поединка с кораблями-охотниками, разрядив батарею «до воды», Б-36 всплыла, на радость супостату.

«Нужна ли помощь?» — запросил по светосемафору флагманский эсминец «Чарльз Сесил», не сводя с лодки наведенных орудий.

— Пожалел волк кобылу! — усмехнулся Дубивко, но на запрос велел передать: «Благодарю. В помощи не нуждаюсь. Прошу не мешать моим действиям».

Именно для этого собрались вокруг всплывшего «фокстрота» американские эсминцы. Именно для этого маячил невдалеке железный айсберг авианосца, с которого то и дело взлетали вертолеты, чтобы эскортировать русскую подлодку с воздуха. Причина такой сверхплотной опеки выяснилась скоро — радиоразведчик принес командиру бланк с расшифровкой перехвата. Это было личное распоряжение президента Кеннеди командиру поисковой авианосной группы: «Всплывшую русскую субмарину держать всеми силами и средствами».

Тем временем все три дизеля исправно били зарядку аккумуляторных батарей. Ненормально высокая температура электролита — 65 градусов! — затягивала эту и без того длительную процедуру. Нет худа без добра: зато успели отремонтировать то, что нельзя было починить под водой, а главное — разработать маневр отрыва. После «совета в Филях», проведенного в офицерской кают-компании, Дубивко, человек хитроумный от природы, составил окончательный план действий. Главная роль в нем отводилась гидроакустикам. В нужный момент, настроившись на частоту посылок «Чарльза Сесила», они должны были забить приемный тракт его гидролокатора своими импульсами. А пока, развернув нос лодки в направлении Кубы, Дубивко выжидал. Выжидал очередной смены воздушных конвоиров. Когда дежурная пара «Си кингов» — «Морских королей» — улетела заправляться на авианосец, а их сменщики еще раскручивали на палубе винты, Дубивко скомандовал «срочное погружение». Никогда еще лодки не погружались столь стремительно. Уйдя за считанные секунды на глубину, Дубивко круто изменил курс и поднырнул под флагманский эсминец. Затем спикировал на двести метров вниз и на полном ходу, опи-

сав полукруг, лег на обратный курс — прочь от Кубы. Все это время гидроакустики, включив излучатели на предельную мощь, слепили экраны своих коллег-противников на эсминце. Так и ушли, вырвавшись из «акульей клетки».

— Ну теперь Кеннеди даст им деру! — радовались в отсеках.

Видимо, и в самом деле дал, потому что американские противолодочники, озверев от выходов русских подводников, вовсю отыгрались на третьей «поднятой» субмарине — Б-59 (командир — капитан 2-го ранга Валентин Савицкий). Она всплыла посреди поискового ордера в миле от авианосца «Рэндолф», стоявшего в охранении дюжины крейсеров, эсминцев и фрегатов. В предрассветной темени на лодку спикировал палубный штурмовик «Треккер». Душераздирающий рев моторов, снопы мощных прожекторов оглушили и ослепили всех, кто стоял на мостике. В следующую секунду из-под крыльев самолета вырвались огненные трассы, которые вспороли море по курсу Б-59. Не успели опасть фонтаны поднятой снарядами воды, как с правого борта пронесся на высоте поднятого перископа второй штурмовик, подкрепив прожекторную атаку пушечной очередью по гребням волн. За ним немедля пролетел третий «Треккер», разрядив свои пушки вдоль борта беспомощной субмарины. Потом — четвертый, пятый... Седьмой... Десятый... Двенадцатый...

Едва закончилась эта воздушно-огненная феерия, как к лодке ринулся эсминец «Бэрри», должно быть, полюбоваться произведенным впечатлением. С кормы, справа и слева подходили еще три его собрата, нацелив на «фокстрот» расчехленные оружейные автоматы, торпедные аппараты и бомбометы. Намерения у них были самые серьезные. Вот когда Савицкий искренне пожалел, что на лодки 641-го проекта перестали ставить пушки. В ружейной пирамиде второго отсека хранились лишь несколько карабинов для верхней вахты да с десятков офицерских пистолетов. Если бы с эсминцев перескочили на корпус абордажные группы, нечем было бы их достойно встретить.

— Чей корабль? Назовите номер! Застопорьте ход! — Запросы и команды, усиленные электромегафоном, неслись с «Бэрри» на русском языке.

По-русски отвечал и Савицкий, направив в сторону эсминца раструб выдавшего виды «матюгальника»:

— Корабль принадлежит Советскому Союзу! Следуя своим курсом. Ваши действия ведут к опасным последствиям!

С антенны Б-59 срывалась одна и та же шифровка, адресованная в Москву: «Вынужден всплыть... Подвергаюсь постоянным провокациям американских кораблей... Прошу дальнейших указаний». В эфире вовсю молотили «глушилки». Только с сорок восьмой попытки (!) Москва услышала, наконец, голос «Буки полста девятой»...

Малым ходом, ведя форсированную зарядку батареи, затравленная субмарина упрямо двигалась на запад. Весь день эсминцы-конвоиры мастерски давили на психику: резали курс под самым форштевнем, заходили на таранный удар и в последние мгновения резко отворачивали, обдавая лодку клубами выхлопных газов и матерной бранью, сбрасывали глубинные бомбы, норовя положить их в такой близости, что от гидравлических ударов в отсеках лопались лампочки и осыпалась пробковая крошка с подволока. При этом они чувствовали себя в полной безопасности, так как находились в «мертвой зоне» для лодочных торпед. Но время работало на подводников, точнее, на их аккумуляторную батарею, чьи элементы с каждым часом зарядки наливались электрической силой.

Б-59 шла в окружении четырех эскадренных миноносцев, которые перекрывали ей маневр по всем румбам. Единственное направление, которое они не могли преградить, это путь вниз — в глубину. Савицкого подстраховывал на походе начальник штаба бригады капитан 2-го ранга Василий Архипов. Вдвоем они придумали замечательный фортель...

...С мостика «Бэрри» заметили, как два полутолых русских матроса вытащили на кормовую надстройку фанерный ящик, набитый бумагами. Подводники яв-

но пытались избавиться от каких-то изобличающих документов. Раскачав увесистый короб, они швырнули его в море. Увы, он не захотел тонуть — груз был слишком легок. Течение быстро отнесло ящик в сторону. И бдительный эсминец двинулся за добычей. Для этого ему пришлось совершить пологую циркуляцию. Когда дистанция между ним и лодкой выросла до пяти кабельтовых (чуть меньше километра), подводная лодка в три мгновения ока исчезла с поверхности моря. Нетрудно представить, что изрек командир «Бэрри», вытаскивая из ящика размокшие газеты «На страже Заполярья», конспекты классиков марксизма-ленинизма и прочие «секретные документы».

Уйдя на глубину в четверть километра, Савицкий выстрелил из кормовых торпедных аппаратов имитаторы шумов гребных винтов. Так ящерицы отбрасывают хвост, отвлекая преследователей. Пока американские акустики гадали, где истинная цель, где ложная, — Б-59 еще раз изменила курс и глубину, а потом, дав полный ход, навсегда исчезла из акустического поля своих недругов.

Неуловимая «четверка»

Только одна лодка из всего отряда — Б-4, та самая, на которой находился комбриг Агафонов, ни разу не показала свою рубку американцам. Конечно, ей тоже порядком досталось: и ее загоняли под воду на ночных зарядках самолеты, и по ее бортам хлестали взрывы глубинных гранат, и она металась, как зафлаженный волк, между отсекающими барьерами из гидроакустических буев, но военная ли удача, а пуще — опыт двух подводных асов Виталия Агафопова и командира, капитана 2-го ранга Рюрика Кетова — уберегли ее от всплытия под конвоем.

...Агафонов листал справочник по иностранным флотам. Все американские противолодочные авианосцы были построены в годы прошлой войны для действий против немецких и японских субмарин. Возможно, командиры того же «Эссекса» или «Рэн-

долфа» воевали в сорок пятом против японцев, как и лейтенант Агафонов. Теперь интриги политиканов свели их в Саргассовом море как ярых врагов...

Близким взрывом глубинной гранаты выбило сальник в боевой рубке. Ударила мощная струя забортовой воды. Прочную рубку перекрыли нижним люком и врубили для противодействия сжатый воздух. Заделать отверстие вызвался мичман Костенюк. В рубке стояла такая же отравка, как и во всей лодочной атмосфере. Но токсичность вредных газов под давлением резко возрастает. Мичман Костенюк устранил течь на пределе человеческих сил. Из рубки его извлекли в полуобморочном состоянии. В награду вручили банку консервированного компота. Это единственное, что принимали его душа и тело в душном пекле отсеков.

Командир Б-4 Рюрик Кетов: «Мою лодку тоже обнаруживали, преследовали и бомбили. Но отрывался, везло. Как-то, действительно, чуть не подняли. Кому-то из мудрых штабистов пришла в голову идея назначить собирательный сеанс связи, в ходе которого дублировались все радиogramмы в наш адрес за минувшие сутки на ноль-ноль московского времени. А в западном полушарии это как раз около четырех часов дня. При тамошней прозрачности воды, при той насыщенности противолодочными средствами, которыми обладали американцы, обнаружить нас было нетрудно. Так вот, мне докладывают: «Товарищ командир, прямо по курсу опасный сигнал. Работает гидроакустический буй». Значит, где-то над нами самолет. Даю команду уйти на глубину. А начальник связи вспоминает, что нужно всплывать для приема «собирающей» радиogramмы...

Когда я слышу песню «Идет охота на волков», думаю — это про нас...

Идет охота на волков, идет охота!

На серых хищников, матерых и щенков...

Охота на русских стальных акул продолжалась больше месяца...

Самые страшные вахты несли мотористы. В их раскаленных дизельных отсеках температура поднималась выше шестидесяти градусов. От тепловых ударов падали даже крепкие сибирские парни. Один из них, бывший старшина второй статьи Колобов рассказывал:

— Для поддержания сил нам выдавали одну банку компота на четверых. Ничего иного душа не принимала... И ничего вкуснее, чем эти кисловатые вишни в собственном соку, казалось, в мире больше нет. Цедишь из кружки по капельке и думаешь: если вернусь домой живым, куплю ящик таких банок и буду пить каждый день, пока пупок не развяжется. Нет, еще лучше сделаю: приеду на этот самый — посмотрел на этикетку — Ейский плодоконсервный комбинат и женюсь там на самой красивой девушке, и буду каждый день пить с ней вишневый компот и рассказывать, как умирали мы от жары в этом треклятом Саргассовом море.

После службы уехал в родной Барнаул. Конечно же, забыл о своих компотных грезах. Да только как сглазил кто: не заладилась личная жизнь, и все тут! Невеста не дождалась, с другой подругой тоже ничего не вышло... И тут как-то выпала из военного билета этикетка того самого вишневого компота. На память ее тогда с лодки прихватил...

Эх, была не была! Нарядился я в свою дембельскую форму, бушлат накинул, чуб из-под бескозырки выпустил и махнул в город Ейск. Прихожу в дирекцию плодоконсервного комбината и говорю, так, мол, и так, прибыл с Северного флота, чтобы поблагодарить от имени геройских подводников ваш комбинат за отличную продукцию. Прошу собрать трудовой коллектив. Собрали всех в клубе — одни женщины. Как глаза ни разбегались, а одну симпатичную дивчину высмотрел... Выхожу на трибуну и давай рассказывать страсти-мордасти про тропическую жару и как мы все вишневым компотом спасались. Спасибо вам, дорогие труженицы! Тут аплодисменты и все такое

прочее... А теперь, говорю, я должен сказать главное... Но сначала прошу поднять руки тех, кто не замужем. Лес рук. Смотрю — и моя подняла... И тут я признался о своем зароке жениться на самой красивой девушке комбината. Спускаюсь с трибуны в зал, подхожу к своей черноокой красавице и предлагаю ей руку и сердце. В зале буря восторга: «Галька, соглашайся! Выходи за него! Мы вам такую свадьбу сгромаем!»

Девушка, понятное дело, смущается, молчит... Беру я ее за руку, вывожу на сцену и понимаю — моя!

Свадьбу сыграли в столовой комбината на средства профкома. Мне ящик вишневого компота подарили. С тех пор мы с Галиной Степановной вот уже серебряную свадьбу отметили. А мне все компоты дарят. Правду говорят — любовь не картошка!

«Командиров не наказывать»

В Полярный вернулись перед самым Новым годом. Со щитом. Вернулись все — целые и невредимые, без единого трупца на борту, чего не скажешь об иных куда более мирных «автономках».

Встретили 69-ю бригаду хмуро. Из Москвы уже приехали, как выразился один из командиров, «седые мужчины с мальчишеской искрой в глазах и большими лопатами — дерьмо копать». У комиссии из Главного штаба была одна задача: назначить виновных «за потерю скрытности». Никто из проверяющих не хотел брать в толк ни обстоятельства похода, ни промахи московских штабистов, ни реальное соотношение сил. Лишь профессионалы понимали, какую беспрецедентную задачу выполнили экипажи четырех лодок. «Живыми не ждали!» — честно признавались они. Понимал это и командующий Северным флотом адмирал Владимир Касатонов, который-то и не дал на закланье ушлым москвичам своих подводников. Более того, подписал наградные листы на всех отличившихся. Даром что в Москве эти представления положили под сукно...

Маршалы из Министерства обороны и партийные бонзы из ЦК КПСС долго не могли уяснить, почему

подводникам рано или поздно приходилось всплывать на поверхность. Командиров кораблей вызвали держать ответ в Большой дом на Арбате. Разбор вел первый заместитель министра обороны СССР Маршал Советского Союза Андрей Гречко.

Рассказывает капитан 1-го ранга в отставке Рюрик Кетов: «Вопросы стали задавать один чуднее другого. Коля Шумков, например, докладывает, что вынужден был всплыть для зарядки батарей. А ему: «Какая такая зарядка? Каких там батарей?»

— На каком расстоянии от вас были американские корабли?

— Метрах в пятидесяти.

— Что?! И вы не забросали их гранатами?!

Дошла очередь до меня.

— Почему по американским кораблям не стрелял? — кипятился Гречко.

— Приказа не было.

— Да вы что, без приказа сами сообразить не смогли?

Тут один из цековских дядечек тихонько по стакану постучал. Маршал как ни кричал, а услышал, сразу притих. Но долго не мог врубиться, почему мы вынуждены были всплывать. Еще раз пояснили, что ходили мы к Кубе на дизельных подводных лодках, а не на атомных. Дошло!

— Как не на атомных?! — заревел маршал.

Сдернул с носа очки и хватить ими по столу. Только стекла мелкими брызгами полетели. Высшее военнополитическое руководство страны полагало, что в Карибское море были направлены атомные лодки. Позже мне стало известно, что одну атомную лодку послали впереди нас, но у нее что-то сломалось, и она вынуждена была вернуться в базу».

Лукавые царедворцы не стали передокладывать Хрущеву, какие именно лодки ушли на Кубу.

Слава Богу, что у капитана 1-го ранга Агафонова и его командиров хватило выдержки и государственного ума, чтобы не стрелять по американским кораблям, не ввергнуть мир в ядерный апокалипсис. И главнокомандующий Военно-морским флотом СССР

Сергей Горшков, перечеркнув проект разгромного приказа, начертал: «В тех условиях обстановки командирам ПЛ было виднее, как действовать, поэтому командиров не наказывать».

Кто-кто, а уж он-то знал, что и после принудительного всплытия, оторвавшись от конвоя, подводные лодки до последнего дня кризиса продолжали таить угрозу для американского флота.

И все-таки маршал Гречко остался недоволен действиями полярников-подводников.

— Я бы на их месте, — мрачно заявил он в кругу коллег, — вообще не всплывал.

Все было как в дурашливой солдатской песенке:

На утро вызывают
В особенный отдел:
«Что же ты, подлюка,
В танке не сгорел?!»

А потом приехал Фидель Кастро. У вождя кубинской революции было другое мнение о роли советских подводников в Карибском кризисе, и он попросил представить ему героев Саргассова моря. Ему и представили... Агафонов до сих пор не может простить той давней обиды.

...В честь прибытия главы кубинского правительства на Северный флот состоялся парад кораблей. В общем строю на североморском рейде стояли и все четыре лодки 69-й бригады. После официальной церемонии Б-36 и еще одну дизельную ракетную подводную лодку 629-го проекта, не ходившую под Кубу, поставили у причала. Длинный и высокий корпус ракетноносца загораживал щупловатую «букашку». Напрасно капитан 2-го ранга Дубивко, ближе всех прорвавшийся к Кубе, ждал на мостике высокого гостя. Его отвели на ракетноносец.

— Для меня так и осталось загадкой, — пожимает плечами Агафонов, — почему Фидель не посетил Б-36... Видимо, наше руководство решило, что подводный ракетноносец произведет на него большее впечатление своими размерами, а главное, наличием на борту мощных баллистических ракет.

Скорее всего, так оно и было...

На тридцать три года, как в недоброй сказке, была заколдована слава 69-й бригады дизельных подводных лодок Северного флота. Бесценный боевой опыт засекретили и хранили за семью печатями, доводя его до специалистов, и то частями. Низкий поклон контр-адмиралу Георгию Костеву, который первым публично поведал о подвиге своих товарищей по оружию.

Карта на кухне

Большая часть матросов 69-й бригады была рождена в грозном сорок первом году. Тогда, в шестьдесят втором, их бросили под американские авианосцы, как в сорок первом бросали пехоту — их отцов — под немецкие танки. Вдумайтесь в этот расклад: на каждую агафоновскую подводную лодку приходилось по противолодочному авианосцу (40 самолетов и вертолетов) и свыше 50 кораблей, оснащенных изощренной поисковой электроникой. И это не говоря уже о том, что поле брани освещалось системами СОСУС и «Цезарь». За всю историю мирового подводного флота никому и никогда не приходилось действовать во враждебных водах против такой армады противолодочных сил! Тем не менее «великолепная четверка» бросила вызов большей части американского флота и вела свою безнадежную игру умело и дерзко.

Национальный герой России (даром, что ей неведомый) капитан 1-го ранга в отставке Виталий Наумович Агафонов живет ныне у черта на куличках — на дальней окраине Москвы, за Выхино, на улице Старый Гай. Комбрига 69-й и его подводников американские телекомментаторы называли «пиратами Саргассова моря». Соседи Агафопова здорово бы удивились, если бы им сказали, что этот седенький божий одуванчик был когда-то главой «пиратов Саргассова моря»: ни тебе черного наглазника, ни попу-гая на плече.

— Возможно, американцы и считали нас пиратами, — усмехается Агафонов, — но для кубинцев мы были прорывателями блокады, героями Карибского кризиса...

Спустя тридцать восемь лет после «президентской охоты» мы разлили с ним по маленькой «за тех, кто в отсеках», и он щелкнул ногтем сначала по краю стопки, затем — дважды — по донышку: чтоб на одно погружение приходилось два всплытия.

Работал телевизор. С экрана снова, как и в 62-м, веяло войной: диктор подсчитывал часы до воздушного удара по Сербии.

Вся жизнь Агафонова прошла в ожидании ударов — ракетно-ядерных, воздушных, торпедных... Но самый страшный удар нанесла ему судьба в 1976 году, когда старший сын Сергей, офицер Северного флота, неожиданно скончался от инсульта. Он навсегда остался в Полярном на кладбище подводников в губе Кислая. Слава Богу, здравствует младший — Алексей, тоже офицер-североморец.

На кухне Агафонова висит школьная карта мира, на которой помечены недалеко от Кубы три подводные лодки — Б-36, Б-59 и Б-130 — в тех точках, как я понимаю, где их подняли американцы. Понимаю я и то, почему эта карта висит в столь непрезентабельном месте. Высокое начальство ничтоже сумняшеся назвало поход неудачным, и ответ этой оценки невольно лег на главное дело жизни Агафонова даже в его собственном сознании. Хотя сам-то, по здравом размышлении, он так не считает. Зато гордость придавлена...

Карта обрамлена фотографиями детей и внуков. Как бы с надеждой, что потомки во всем разберутся и оценят по достоинству. И я надеюсь, что, когда вникнут и поймут, чего стоил тот давний поход и чем он был, изумленно ахнут: да полноте, возможно ли такое?!

...Господин Президент, товарищи маршал Сергеев и адмирал флота Куроедов, я обращаюсь к вам по праву бывшего сослуживца капитана 1-го ранга Ага-

фонова, познавшего лишь в малой доле то, что выпало ему сверх всякой меры: снимите с него ярлык неудачника, навешенный штабными чинушами. Только с годами стало ясно — что совершили подводники 69-й бригады, какое величие духа, какие нечеловеческую выдержку, морскую выучку и преданность воинскому долгу явили они за тридевять морей от Родины. Америка, бесспорно, гордилась бы такими флагманами, как Агафонов. Почему же в России *такие* офицеры пребывают в забвении?

Знаю, отставным офицерам очередных званий не присваивают. Но было такое правило в старом русском флоте: заслуженные каперанги увольнялись со службы в контр-адмиральском чине. Прецедентов достаточно. И Виталий Агафонов должен войти в нашу морскую историю с той адмиральской звездой, которую он по праву заслужил в Саргассовом море. Не будем считать, сколько адмиралов получили свои звезды на московском паркете...

Уважаемые господа и товарищи власть предержащие, снимите с престижа российского флота обидную несуразность. Благоволите успеть, ведь Агафонов давно перешагнул тот рубеж, которым отмечена средняя продолжительность мужской жизни в России, и не надо быть врачом, чтобы оценить последствия такой операции, какую он только что перенес, — полное удаление желудка.

Еще живы и командиры всех четырех отчаянных субмарин. И им бы успеть воздать должное.

* * *

В том же злополучном 1962 году наш флот получил еще один чувствительный удар в необъявленной войне. В результате авантюрной политики Хрущева албанцы с треском выставили нас из стратегически важного района, заодно прихватив у великой державы четыре подлодки.

Несмотря на потерю стратегически важного для нашего флота опорного пункта в Албании, дорожка в Средиземное море, к южному подбрюшью натовской Европы, была проложена. По ней с Балти-

ки и Севера потянулись отряды кораблей — подводных и надводных, затем и атомарины.

Американцы имели благоустроенные базы по всему северному побережью Средиземноморья — от Гибралтара до Пирея. Наши корабли перемогались на редких мелководьях — банках — в нейтральных водах, где глубина не превышала длину якорь-цепей и позволяла зацепиться за грунт. В таких местах — считанных якорных банках — и переводили дух уставшие экипажи. Ставили рейдовые бочки, чтобы без проблем цепляться за них. Корабли уходили, приходили американцы и расстреливали из пушек плавающие прилады русских, давая понять, кто хозяин в Средиземном море.

С июля 1967 года советский флот обосновался в этом стратегическом регионе почти на двадцать лет. 5-я оперативная эскадра, составленная из разнородных сил, несла круглогодичное боевое дежурство, отправляя корабли на Родину лишь тогда, когда на смену им приходили крейсера, БПК, эсминцы, тральщики, подводные лодки всех европейских флотов СССР.

Шестидневная арабо-израильская война 1967 года шла уже под присмотром советского флота. Атомная ракетная подводная лодка К-172 крейсировала в заливе Сидра в полной готовности к ракетно-ядерному удару по побережью Израиля, если американцы начнут высадку морской пехоты.

На какое-то время приют советским кораблям дали египетская Александрия и сирийский порт Тартус. С этого времени США перестали безраздельно господствовать в Средиземном море.

1973 год — один из пиковых в океанской Холодной войне. В самом разгаре агрессия США во Вьетнаме, и подводные лодки нашего Тихоокеанского флота ведут боевое слежение за американскими авианосцами, крейсирующими в Южно-Китайском море.

В Индийском океане еще один взрывоопасный регион: Бангладеш. Советские тральщики обезврежи-

вают пакистанские мины, выставленные в ходе недавно отгремевшего индо-пакистанского военного конфликта. Наши корабли готовы прикрыть берега дружественной державы от внезапного удара пакистанских ракетных катеров.

Жарко и в Средиземном море. В октябре запыхала очередная арабо-израильская война. Заминирован Суэцкий канал. Корабли 5-й оперативной эскадры эскортируют советские, болгарские, восточно-германские сухогрузы и лайнеры по всем правилам военного времени, прикрывая их от возможных террористических налетов, а также от шальных ракет, торпед и мин.

ИСТОРИЯ ТРЕТЬЯ — ГОД 1968-й

Вахты стояли в ртутных парах

В период арабо-израильского военного конфликта — так называемой «шестидневной войны» — ракетная атомная подводная лодка, которой в ту пору командовал ныне вице-адмирал запаса Николай Александрович Шашков, находилась в восточной части Средиземного моря — в водах «горячего региона». На долю экипажа К-172 выпало едва ли не самое тяжкое испытание...

* * *

Вот как вспоминал об этом сам вице-адмирал Шашков:

— Перед выходом на боевую службу я получил распоряжение главнокомандующего Военно-морским флотом СССР адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова — «быть готовым к нанесению ракетного удара по побережью Израиля». Разумеется, в том случае, если бы американцы и израильтяне начали высадку десанта на побережье дружественной нам Сирии. Собственно, там, вблизи сирийских берегов, и находился мой основной позиционный район. Была и запасная позиция — в заливе Сидра. Меня очень сковывала дальность полета моих ракет. Она не превышала шестиста километров, поэтому мне

пришлось елозить, как говорят подводники, в опасной близости от американских авианосных ударных группировок. А их было три во главе с атомными авианосцами «Америка», «Форрестол» и «Энтерпрайз». А в эскорте у каждого ни много ни мало 20—30 кораблей и почти на каждом — системы поиска подводных лодок. А я — один. К тому же в воздухе висели патрульные американские самолеты. Временами над морем кружились до семнадцати крылатых охотников за субмаринами, которые молотили своими радарам по всему Восточному Средиземноморью. На антенне все время бил сигнал*. Они искали советскую подводную завесу, не подозревая, что вместо нее под водой находилась лишь одна моя К-172. И мой корабль был, если хотите, козырным тузом в той весьма накаленной и вовсе не карточной игре. Шла война и уже отнюдь не «холодная». Никто не знал, как повернутся события через день. Заметьте, это было второе после Карибского кризиса обострение международной обстановки, которое могло привести к обмену ракетно-ядерными ударами, то есть к атомной войне всемирного масштаба. Я должен был начать ее первым по первому же сигналу из Москвы. И чтобы не пропустить его, надо было подвсплывать на сеансы связи каждые два часа. Море весеннее — беспокойное — 3—4 балла, качает. То и дело приходилось нырять от приближающихся самолетов. Вокруг — обычная в принципе жизнь: сухогрузы, лайнеры, рыбаки. А мы — почти все время на перископной глубине. Эта глубина для подводной лодки опаснее, чем предельная — можно угодить под чей-нибудь форштевень. Еще очень опасались американских низкочастотных гидроакустических станций — сонаров. Нас наша разведка просто запугала — «берегитесь, они берут лодку с двухсот миль при любой гидрологии». Ни черта не брали. Мы их слышали, они нас нет.

— Вы в этом уверены?

Николай Шашков покачивает, усмехаясь, головой:

— Да если бы они меня обнаружили, мы бы с вами

* Речь идет об антенне отметчика работы чужих радаров.

не вели этой приятной беседы. Это был бы конец морской командирской карьеры... Если бы они меня обнаружили, сбегались бы полдюжины противолодочных кораблей, надо мной висели бы «Си кинги» (противолодочные вертолеты. — Н. Ч.), а на хвосте сидела бы торпедная атомная лодка, готовая всадить полный залп, едва бы я открыл крышки ракетных контейнеров. Так что уверен на все сто — свою скрытность мы ничем не нарушили. Это подтвердилось данными разведки с приходом в базу.

— А арабы знали о вашем присутствии?

— О том, какая лодка и где находится, — конечно нет. Но знали, что в критической ситуации Советский Союз поддержит их любыми средствами, в том числе и ядерными. Откуда будет нанесен удар по Израилю, тоже догадывались — с моря.

Но вот что было странно: с проходом Гибралтарского пролива в отсеках К-172 стали происходить пренеприятные вещи: матросы — крепкие дюжие парни валились с ног от непонятной хворобы, их тошнило, выворачивало, хотя на глубине качки не было и в помине... В конце концов корабельный врач доложил командиру об эпидемии непонятного заболевания.

Я и сам чувствовал себя прескверно. По ночам мерещилась какая-то чертовщина. Во рту металлический привкус, есть не хочется, на любую жидкость — чай, кофе, вино, компот — смотреть противно. Решили проверить воду. Хотя чего ее проверять, мы сами ее в своих испарителях варим. Вода — норма. Стали грешить на фруктовые соки. Разбились по отсекам: первый пьет только яблочный, второй — только сливовый, третий — только виноградный. Результат: у всех одна, как говорят врачи, клиника...

«Может быть, радиация?» — предположил доктор. Но это мы сразу проверили — биозащита в норме, дозиметры — в пределах фона. А люди загигают. Бледные, квелые, на глазах сохнут. Решили не есть. Но и голодание не принесло облегчения.

Доктор предположил отравление солями тяжелых металлов. Но у нас нет на борту никаких солей, кро-

ме поваренной. Свинец в биозащите? Но чтобы его окислить, нужны ого-го какие температуры. Может, ртуть? Ртуть на лодке может быть только в лаге — приборе, показывающем скорость корабля. Там ее около 18 килограммов. Но лаг герметичен. Прибор исправно работает. В чем дело? Мистика какая-то, чертовщина, бермудский треугольник... Люди чахнут день ото дня. Надо в Москву докладывать. Но это означает возвращение с боевой службы, срыв выполнения стратегической задачи. Понимаете, чем это было чревато для меня как командира? Полный крест на всей дальнейшей службе. «Не справился с выполнением важной государственной задачи». И все. А как, что, почему — это уже брызги. Никого не волнует. А с другой стороны, не доложишь — вдруг начнутся смертные исходы?

Все-таки дал радио в Москву. Приказ: выйти в такую-то точку, встать к борту БПК — большого противолодочного корабля. Подхожу, встаю, перехожу на борт, беру трубку радиотелефона. Голос главкома, Сергея Георгиевича:

— Ну что, сынок, трудно?

— Держимся, товарищ главнокомандующий.

— Принимай решение сам! Ты командир, тебе на месте виднее. Главное — людей побереги. Если есть угроза для жизни — возвращайтесь.

— Будем держаться!

— За вами сам товарищ Брежнев следит. Вернетесь с победой — к звезде Героя представлю.

Часть личного состава, кто уж совсем в лежку лежал, — сменили. Спасатели — крепкие мужики — смотрели на нас, и слезы у них в глазах стояли. Жалко нас стало: такие доходяги — и снова на боевые позиции. Командир БЧ-5, инженер-механик Шота Дanelia еле ноги волочил.

— Ну что, Шота, — спрашиваю, — пойдешь на БПК?

— Нет! Здесь останусь.

— Ну и правильно, я бы тебя все равно не отпустил.

Я и сам еле двигался. С 30 марта из центрального поста не выходил, на барбете перископа прикорну — и снова на вахту. А в голове шум, на душе тоска.

К нам врачебную бригаду подсадили — майора и подполковника, стали изучать, анализы брать, через сутки сами свалились.

— Так что же все-таки отравляло вам жизнь?

— Ртуть. Точнее ее пары. Ведь ртуть начинает активно «парить» уже при 18 градусах Цельсия. Мы полтора месяца травились в парах ядовитейшего вещества. Точно нас проклял кто!.. Установили это, как только вернулись на Север. Я был весь в ртути. Потом у всего экипажа выгоняли ее из печени — там она оседала и накапливалась больше всего. Я потом шутил — у наших матросов из печени можно и золото добывать. Шутки шутками, а источник выделения ртутных паров так и не определили. Ясно одно: он в центральном посту. Там самая высокая концентрация. Лодку погнали на завод, на демеркуризацию, очистку от ртути. Демонтировали основные агрегаты, ободрали с перебором всю пробковую крошку, краску. Концентрация та же. Сменили фильтры, перебрали вентиляцию — результат тот же. Комиссия из Москвы, экспертные группы медиков, инженеров, кораблестроителей — никто ничего не может понять. Витает эта самая проклятая ртуть, хоть тресни.

Мы все в госпитале. Встретили нас, как героев — с оркестром, цветами, обещаниями представить весь экипаж к наградам. Ведь полтора месяца сохраняли боеготовность в ядовитейших парах, поотравлялись все, кто с желудком слег, кто с почками, кто с печенью, а с позиций не ушли, и ракетный залп готовы были дать в любую минуту, и скрытность сохранили, и ни одного человека не потеряли. Вдруг одна из высоких комиссий доложила главному, что мы тут мудрим, темним, скрываем источник ртутного заражения. И вся ситуация развернулась на 180 градусов. Никаких наград. Одна награда на всех — не наказали. Офицерский костяк экипажа распаспировали и разбросали по разным флотам, матросов демобилизовали.

Обидно, конечно... Да... Не награждать у нас умели, как и «прощать» геройские дела.

— Но почему так получилось?

— Такая сложилась практика. Печальная практика... Командирам не верили, потому что командиры боялись докладывать. Доложишь о ЧП, тебя же и накажут — в любом случае, ибо командир отвечает за все. Дело доходило до абсурда, до курьезов.

Атомная подводная лодка К-52, командир капитан 1-го ранга Борисенко, шла в подводном положении через Тунисский пролив. Вдруг удар. Всплыли, огляделись: горизонт чист. Глубины — километровые, никаких подводных скал нет. Ага — значит, столкнулись с чьей-то подводной лодкой. Осмотрелись в отсеках — все в порядке, замечаний нет. Погрузились, пошли дальше. Через несколько суток запрос из Москвы: «Доложите, что у вас произошло в Тунисском проливе». Борисенко отбивает бодрое радио: так, мол, и так, столкнулись с неопознанной подводной емкостью. Видимых повреждений нет. Выполняем задачи боевой службы.

А что получилось? Столкнулись они с американским атомоходом. Американец подвсплыл под перископ и сфотографировал вынырнувшую по аварийному всплытию К-52. Бортового номера, конечно, не было. Но по силуэту установили — советская ПЛА такого-то класса. Доложили в свой центр управления. Оттуда информация госсекретарю США: столкнулись с советским атомоходом, наблюдали его погружение, сведениями о дальнейшей судьбе не располагаем. Киссинджер в порядке вежливости звонит Косыгину: мол, все ли у вас о'кей с подводниками, живы ли и здоровы? А Алексей Николаевич к Леониду Ильичу. Тот, разумеется, ничего не знает. Звонит министру обороны. Гречко: «Не могу знать. Разберемся», и тут же к главкому ВМФ. Горшков пожимает плечами: первый раз слышу, и сам немедленно вызывает оперативного дежурного: кто у нас Тунисский пролив проходил? Борисенко? К ответу его. А, пустяки — «неопознанная подводная емкость». Доложил бы — наказали бы. Не доложил — тоже наказали. Это всеобщая практика была, по всей стране: скрыть промашку, но красиво отрапортовать об очередном успехе.

— И что, источник ртути так и не обнаружили?

— Обнаружили. Когда особисты подключились. Предполагалась диверсия. Опросили всех и каждого, кто, что, где, когда. Нашли даже матроса-химика из первого экипажа. Он перед роковой нашей «автономкой» уволился в запас и уехал в Баку. Матрос вспомнил, что вылил несколько килограммов ртути в раковину умывальника. Зачем? Чтобы избавиться от ненужного реагента. Дело в том, что на первых порах наука разработала способ определения кислорода в воде первого контура ядерного реактора с помощью ртути. Потом эту технологию упростили, а ртуть в стальных бутылках с атомных подводных лодок «Эхо-2» не изъяли. И наш доблестный матрос-химик, недолго думая, вылил 18 килограммов жидкого металла в умывальную раковину, которая находилась у него в химвокзале в третьем отсеке, где, кстати говоря, расположен и центральный пост — глаза и мозг подводной лодки. Килограммов десять ртути осталось в изгибе сливного сифона. Вот оттуда-то и шли ядовитые испарения.

— И что сделали с этим матросом?

— А что ему сделаешь? Он уже гражданский человек. Не ведал, что творил. За все отвечает командир. Командиру сделали... Между прочим, мне мои матросы, зная, что меня представляли за этот поход к званию Героя Советского Союза, подарили искусно выпиленную из латуни геройскую звездочку. Вон она — на стене висит. Для меня это очень дорогая награда.

* * *

Как и в каждой затяжной войне, в морской Холодной были свои затишья и пики.

Ни одна великая морская держава не имела такого подводного флота, как Советская империя, — ни по числу кораблей, ни по скорости хода, ни по глубине погружения, ни по выносливости экипажей.

И все же это была неравная война — мы не имели ни одного атомного авианосца и удобных по географическому положению баз.

Не случайно в 1970—1980-е годы главную ставку сделали на подводные ракетносцы. И не ошиблись.

Прежде всего потому, что именно атомарины — ко-чующие подводные ракетодрамы — оказались наи-более уязвимыми носителями ядерного оружия. Тог-да как подземные ракетные шахты рано или поздно засекались из космоса с точностью до метра и тут же становились целями первого удара. Сознывая все это, американцы, а потом и мы стали размещать ракетные шахты в прочных корпусах подводных ло-док. Советский первенец — атомная шестиракет-ная субмарина К-19 — был спущен на воду в 1961 го-ду. Очень скоро она получила среди моряков весьма выразительное прозвище — «Хиросима». Не только из-за того, что в своих ракетных боеголовках она несла десятки «хиросим», а в большей степени из-за того, что, когда из аварийного реактора чуть не потек расплавленный уран, она сама едва не превра-тилась в атомный гриб. «Хиросима» унесла десятки жизней моряков — сначала из-за чудовищной радиа-ции во время первой аварии, затем, спустя несколь-ко лет, после жестокого объемного пожара, вспых-нувшего в девятом отсеке.

В 1970 году советский ВМФ провел маневры «Оке-ан». Фактически это был грандиозный смотр-парад качественно нового советского флота — атомного и ракетноносного.

В назначенный день и час, несмотря на весенние шторма, все четыре флота — Северный, Тихоокеан-ский, Балтийский и Черноморский — выслали свои корабли в Северную Атлантику и Тихий океан, Сре-диземное море и Арктику, в Японское, Норвежское, Филиппинское моря. Все эскадры и флотилии дейст-вовали по единому стратегическому замыслу из Москвы.

Этот глобальный триумф советского флота ом-рачила гибель атомной подводной лодки К-8 в Бис-кайском заливе. После неукротимого пожара в од-ном из отсеков она затонула. Погибли пятьдесят два подводника. Это была первая гибель советской атомарины. К тому времени на дне Атлантического океана уже лежали два американских атомохода — «Трешер» и «Скорпион».

Президент США Ричард Никсон в своем ежегодном послании конгрессу отметил: «Неотвратимой реальностью 70-х годов является наличие у Советского Союза мощных и совершенных стратегических сил, по многим параметрам приближающихся к нашим, а по некоторым даже превосходящих их».

Результатом таких высказываний стал подписанный обеими сторонами договор ОСВ-1.

Спустя два года, словно в подтверждение опасений Никсона, ВМФ СССР принял на вооружение подводный ракетоносец нового поколения (проект 667 Б). Подводные крейсера этого типа стали главными фигурами на «шахматной доске» Мирового океана в стратегической игре...

ИСТОРИЯ ЧЕТВЕРТАЯ — ГОД 1983-й

Не искушай судьбу сомнением

Об этом корабле судачили бы до скончания века, как о советском подводном «Титанике» или как об еще одной мрачной загадке океана: шутка ли, бесследно исчезла огромная атомная подводная лодка с шестнадцатью баллистическими ракетами на борту, а главное — со ста тридцатью живыми душами в отсеках? И имя командира, капитана 1-го ранга Виктора Журавлева, как имена всех его соплавателей, окутал бы мистический флер вечных молчаливых. И рождались бы мифы и легенды об их безвестном исчезновении в пучине Северной Атлантики... По счастью, они остались живы и теперь — по истечении всех сроков секретности — сами могут рассказать о том, что с ними стряслось. Смеем заметить, это впечатляет не меньше иной крутой фантазии.

Итак, 13 (!) сентября 1983 года тяжелый атомный подводный крейсер стратегического назначения К-279 раздвигал могучим лбом океанские воды, спрессованные 250-метровой толщей. Большая глубина обжимает не только сталь прочного корпуса, но и весьма напрягает душу. Вроде бы все нормально в отсеках, реакторы работают в заданном режиме, турбины выдают положенные обороты, гребные

винты исправно вспарывают и отбрасывают стыльную воду тугими струями, но ухо сторожко ловит каждый «нештатный» звук: не вырвало ли где сальник, не лопнул ли трубопровод забортной арматуры? Да мало ли что еще может случиться на такой глубине? Тут любая поломка может стоить жизни всему экипажу. Как на зло, еще и мысли черные лезут про злосчастную американскую атомарину «Трешер», которая примерно в этом же районе и на такой же глубине вдруг канула в двухкилометровую впадину Уилкинса и лежит там вот уже двадцатый год. А все потому, что лопнул плохо сваренный трубопровод, и подводная лодка была в мгновение ока затоплена и смята чудовищным давлением пучины. Никто из 129 человек на борту и ахнуть не успел — гидравлический удар вмял сферические переборки одна в другую, как стопку алюминиевых мисок... Все эти леденящие кровь подробности услужливая не к месту память выдает при первом же взгляде на глубиномер.

Конечно же, можно было бы идти и на ста метрах, и на пятидесяти, откуда шансов спастись и всплыть куда больше, но дело в том, что на таких глубинах резко возрастает риск наткнуться на айсберг. А в этой части Атлантики их было, по выражению штурмана, как пшена на лопате.

— Но ведь вы могли включить гидролокатор в режиме миноискания, — заметил я тогдашнему дублеру командира К-279 капитану 1-го ранга Владимиру Фурсову. — И тогда вся подводная обстановка открылась бы как на ладони.

— В том-то и штука, что мы должны были соблюдать полную скрытность. А звуковые импульсы гидролокатора легко засекаются противолодочными кораблями. Шла Холодная война, и мы должны были крейсировать как можно ближе к берегам Америки. То были «адекватные меры», которые Брежнев принял в ответ на размещение американских «першингов» в Европе. Мы, таким образом, тоже сокращали полетное время своих ракет.

— То есть вы шли совершенно вслепую? Как если

бы автомобиль пробирался сквозь ночной лес, опасаясь включать не только фары, но и подфарники?

— Точно так. Шли, можно сказать, на слух... Дело в том, что небольшие айсберги наши акустики слышали в обычном режиме шумопеленгования. Океанские волны заплескивали на глыбы льда, вода стекала с них ручьями, и по этому журчанию при достаточной изошренности слуха можно было взять пеленг на опасного соседа. Большие же — столовые — айсберги оставались неслышимыми. О них-то и зашел разговор в кают-компании во время ужина. Кто-то вычитал в «Наставлении по плаванию в Арктике», что осадка плавающих ледяных гор может достигать пятисот метров. Разгорелись споры. Автора «Наставления» подняли на смех. Мы считали, что глубина в 250 метров вполне безопасна для того, чтобы разминуться с айсбергами по вертикали. Потом кто-то вспомнил, что в этих местах погиб легендарный «Титаник»... В общем, ужин закончился обычной флотской травлей, и я отправился в свою каюту. Сел на диванчик, взял в руки книгу... До сих пор помню, что это была парусная эпопея супругов Папазовых. Где-то играла гитара и кто-то пел:

Океан за винтом лодки скомкан,
Глубины беспросветный покров.
Третий месяц идет «автономка»
Под плитой арктических льдов...

И вдруг книга вылетает у меня из рук, а вслед за ней выскакивает из своего гнезда графин с водой, и все вещи, и я с ними летим вперед. Удар! Палуба уходит из-под ног резко вниз, лодка круто дифференцируется на нос... И яростное шипение врывающейся, как мне показалось, воды... «Вот так они и погибают!..» — первое, что промелькнуло в голове. Со всех ног бросился в центральный пост...

Командирскую вахту нес в центральном посту старпом — капитан 2-го ранга Юрий Пастушенко. Мы встретились с ним в Гатчине, где он сейчас живет.

— Все было тихо и мирно, — рассказывал Юрий

Иванович, — лодка шла на семи узлах, под килем два километра, над головой — двести семьдесят. Я сидел и писал суточные планы на завтрашний день. Вдруг — сильнейший удар и гул, будто кто по железной бочке саданул. Вылетаю из кресла, лечу вперед, успел схватиться за трос выдвижного устройства. Резкий дифферент на нос, теряем скорость, стрелка глубиномера быстро пошла вниз — на погружение. Глаза у боцмана — он на рулях стоял — круглые, воздух ртом ловит... Вахтенный механик залетел под пульт управления рулями. С трудом подобрался к микрофону межотсечной связи: «Учебная тревога! Осмотреться в отсеках!»

Тут рев пошел, вахтенный механик стал цистерны продувать, и совершенно зря, потому что на такой глубине продувание бесполезно... Короче говоря, поднырнули мы под айсберг и стали всплывать. Я думаю, мы врезались в клык ледяной горы — гигантскую сосульку диаметром метров десять — и, скорее всего, обломили его, так как в носовом отсеке и после удара еще слышали грохот рухнувшей на палубу тяжести. Можно считать, отделались легко: смяли, правда, весь носовой обтекатель со всей гидроакустической начинкой. Главная неприятность — замяли переднюю крышку одного из торпедных аппаратов. Он стал подтекать, а в нем спецторпеда с ядерным зарядным отделением. Пришлось ее вытащить из аппарата прямо в отсек и удалить из него весь личный состав. Осматривали его методом «бродячей вахты». И вовремя это сделали, так как труба аппарата вскоре полностью заполнилась водой. Заднюю крышку мы подкрепили раздвижным упором. Но это скорее для успокоения совести, чем для дела. Ведь забортное давление приходилось теперь не на переднюю крышку, которая работала на прижим, а на заднюю, то есть отжимало ее с чудовищной силой внутрь отсека. И надеяться приходилось только на честность неведомого нам рабочего Иванова-Петрова-Сидорова, чьими руками были сработаны зубцы кремальберного запора. Вырвать их на глубине в 250 метров могло в любую минуту... Вот так и плавали еще почти

целый месяц. А что поделаешь? С боевой позиции не уйдешь — Холодная война была в самом разгаре.

Когда вернулись в базу, никто не поверил нам, что мы ходили на такой глубине. «Вы вахтенный журнал переписали!» Чушь! Все было так, как было...

Море, а тем паче океанские глубины — стихия мистическая. Вот и в приключении К-279 немало загадочных совпадений. Речь даже не о роковой дате — 13 сентября. Это, как говорится, само собой разумеется. Обратим внимание на номер атомарины — К-279. Печально известная подводная лодка «Комсомолец» именовалась в штабных документах К-278. Разница в номерах всего в единицу. Но число 279 кратно трем, а Бог, как известно, троицу любит. Нумерологам тут простор для умозаключений. Любопытно еще и вот что: айсберг, на который наскочил «Титаник», сполз с того самого гренландского ледника, от которого откололась и глыба, едва не ставшая роковой для подводного крейсера. Заставляет задуматься, наконец, и то, что субмарина врезалась в ледяную гору неподалеку от того места, где покоится злосчастный лайнер. Но фортуна, Бог, судьба положили не повторять трагедии дважды в одном и том же месте.

* * *

Так в сумрачных глубинах Атлантики и лазурных водах Средиземноморья, под ледяным куполом Арктики и над безднами Великого океана кружили, выслеживая друг друга, подводные крейсера и подводные истребители.

Машина Третьей мировой войны уже была запущена на холостых оборотах. Легкое сотрясение эфира — кодированные радиосигналы из «ядерных чемоданчиков» вождей сверхдержав — дало бы ей смертельный ход, обрушило ракетную лаву на города, обрекая мир на вечную «ядерную зиму».

На Неве и Северной Двине, в Портсмуте и Гротоне, на Волге и Амуре, в Чарлстоне и Аннаполисе в гро-

хоте прессов и визге фрез, в шипении сжатых газов и искрах электросварки рождались новые субмарины, пополняя Объединенный гранд-флот НАТО и Великую подводную армаду СССР. Темп, ритм, сроки — все определял азарт погони за новой владычицей морей — Америкой, провозгласившей: «Кто владеет трезубцем Нептуна, тот владеет миром».

Не отличались спокойствием и последующие годы. Бывали периоды, когда в том же Средиземном море советских подводных лодок действовало больше, чем у воевавшей здесь в 1941 году Германии. Море трех континентов перестало быть «теплым прудом» для 6-го флота США.

Можно сколько угодно осуждать советский флот за его «агрессивность», но не надо забывать, что у каждого времени есть своя военная логика. И в логике противостояния с мировыми морскими державами сильный океанский ракетно-ядерный флот был для СССР исторической неизбежностью.

ИСТОРИЯ ПЯТАЯ — ГОД 1983-й

Охота за «черными ящиками»

Адмирал Владимир Васильевич Сидоров из той плеяды советских флотоводцев, что прошли соленые воды и медные трубы Холодной войны в морях и океанах. Бывший командующий Тихоокеанским флотом (середина 80-х годов), затем заместитель главнокомандующего ВМФ СССР, хранит в своей памяти немало острых, поучительных, а порой и забавных историй, которые бы сделали честь любому приключенческому сборнику. Эти две он поведал мне незадолго перед смертью...

ИСТОРИЯ ШЕСТАЯ — ГОД 1986-й

«Мы атаковали «Америку» скрытно»

Эта атомарина тоже могла бы стать «Летучим Голландцем» Арктики. О ее судьбе моряки толковали бы до сих пор на своих пирушках, рассуждая о преврат-

ностях подводничьей жизни, а к длинному мартирологу Холодной войны прибавилась бы еще одна сотня русских, украинских, грузинских, белорусских фамилий, если бы... Если бы торпедная атомная подводная лодка, именуемая официально «подводный крейсер» — К-524, а по классификации НАТО «атакующая лодка типа «Виктор-3», наскочила на айсберг или застряла в той немыслимой для подводного корабля узкости между льдом и грунтом, куда ее повел капитан 1-го ранга В. Протопопов. Но К-524 не наткнулась, не застряла, не провалилась за предельную глубину, не загорелась — благополучно вернулась из того сверхрискового похода и потому была обречена на серую безвестность, на гриф «совершенно секретно», а люди — на подписку о неразглашении, несмотря на то что командир был награжден «Золотой Звездой» Героя, а офицеры — боевыми орденами. Указ о наградах был тоже закрытым. Но лучше безмолвие в прессе и жизнь, чем громкая посмертная молва...

Впрочем, пресса не молчала. Она пыталась рассказать о них хотя бы эзоповым языком.

В 1986 году с командировкой от военного отдела «Правды» я прилетел в столицу атомного флота на Севере — Западную Лицу, чтобы написать о командире К-524, капитане 1-го ранга Протопопове. Это было самое нелепое задание в моей репортерской жизни: рассказать о герое, не раскрывая сути его подвига. Все свелось к общим фразам о подледном плавании, как будто атомные подводные крейсера ходили в высокие широты только для того, чтобы искать там полыньи или проламывать рубками льды. Очерк о Протопопове и его экипаже так и назывался — «Льды вздымающие».

Но время шло. И однажды все тайное стало явным даже раньше сроков, положенных режимом секретности. Заговорили все... Заговорили и моряки. Рассказал и мой давний герой, куда и зачем ходили весной 1986 года...

...Шла война в Афганистане — горячая, очень горячая война, и шла война в океане — Холодная, очень «холодная» война. Война на устрашение, война на сдерживание, война за паритет, за равновесие по ту и эту стороны противостоящих ядерных армад.

Так сложилось исторически, что российский, а потом советский, а теперь снова российский флот получил самые невыгодные географические условия базирования. Выходы из Черного и Балтийского морей как находились, так и находятся под контролем натовских ВМС. Доступ в Тихий океан перекрыт цепями островов — Курильских, Японских, проливы между ними в случае военных действий легко и быстро минируются. Лишь с Камчатки океан открывается сразу, но как удалена Камчатская ВМБ от основных морских театров! Северный флот. В зону его контроля входили и входят два океана: Ледовитый и Атлантический вместе со Средиземным морем. Но попробуй выйди на океанский простор незаметно, когда путь всем советским кораблям перекрывается глубоко эшелонированными противолодочными барьерами, начиная от рубежа мыс Нордкап — остров Медвежий и кончая Фареро-Шетландским и Шетландско-Исландским рубежами. Десятки патрульных противолодочных самолетов, стартовав с аэродромов Норвегии, Англии, Исландии, кружили над водами Баренцева, Норвежского и Гренландского морей, выискивая советские субмарины, пробиравшиеся подводными желобами и каньонами в Атлантику, откуда грозить они могли вовсе не шведу...

Битва за скрытый выход в Атлантику длилась многие годы. Не перечесть все моряцкие уловки и военные хитрости, на которые пускались наши командиры.

Но вот настало время, когда командующий Северным флотом адмирал В. Чернавин поручил капитану 1-го ранга Владимиру Протопопову проложить совершенно новый — в обход всех противолодочных рубежей — путь в Северную Атлантику: вокруг Гренландии, через лабиринты вмерзших во льды поляр-

ных архипелагов. Выбор комфлота пал на атомную подводную лодку К-524 не случайно. Ее экипаж был сплаван и обучен лучше других. Старшим на борту назначили контр-адмирала Анатолия Шевченко. Молодой, энергичный, дерзкий, он прекрасно дополнял осмотрительного и неторопливого Протопопова.

Вот как вспоминал об этом адмирал флота Владимир Чернавин:

— Я не раз и сам ходил со своим кораблем под лед. Но, кажется, никогда так не переживал и не волновался, когда в 1986 году провожал атомоход К-524 под командованием капитана 1-го ранга Владимира Протопопова. Я вполне доверял этому бывалому командиру. Однако ему предстояло совершить самый длительный и сложный поход под ледяным куполом планеты. Я чуть было не сказал «полет», потому что плавание подо льдом напоминает полет самолета над морем, где, как известно, запасных аэродромов нет. Так и подводная лодка всплыть может, только если найдется для того свой «аквадром» — полынья.

Вице-адмирал Анатолий Шевченко:

— Нам была поставлена задача найти неконтролируемый выход в Северную Атлантику, и мы нашли геройскую дырку, которой никто не ходил. Но прежде чем сунуться в нее, я сходил в Лабрадорское море на гидрографическом судне «Колгуев» посмотреть условия выхода из-под льда. Глянул на экран радара — мать моя бабушка! — все в засветках: айсбергов, как пшена на лопате! А у «Колгуева» борт в три миллиметра стали, и оба локатора скисли по закону подлости... Конечно же, «Колгуев» сразу привлек к себе внимание. Прилетел канадский патрульный самолет «Аврора». Мы сделали вид, что работаем с подводной лодкой: выбросили на тросе спортивную гирю за борт и стали швырять в воду сигнальные гранаты. «Аврора» тут же начала сбрасывать радиобуи-слушачи. Разрядили самолет полностью. А мы насобирали буев и ушли, взяв полную гидрометеобстановку в районе. Честно скажу, не обрадовала она нас...

Лед и корабль... Их столкновение — всегда поединок, порой с трагическим исходом. Ушел на четырехкилометровую глубину «Титаник», распоров днище о ледяной клык айсберга. После героического единоборства погрузился в пучину «Челюскин», раздавленный льдами... Это только самые знаменитые жертвы ледовых баталий. А сколько безвестных?

Среди отважного племени мореходов здесь, в Арктике, сложилась порода особого склада — ледовые капитаны. Это те, кто со времен «Ермака», «Вайгача» и «Таймыра» водил свои суда сквозь ледяные поля, не столько плывя, сколько раздвигая и круша застывшую воду. Почетную когорту северопроходцев дополнили «подледные командиры». Они уходили под воду, а затем еще и под лед. Это значило, что степень привычного риска удваивалась вместе с мерой ответственности. И разве не скажешь о них, подводниках Арктики, что все они дважды моряки, вдвое мужественные, вдвое отважные?!

Арктическое плавание опасно само по себе. Плавание с ядерным оружием на борту в глубинах океана утраивает риск. С уходом под лед экипажи атомарин испытывают свой рок четырежды: ведь в аварийной ситуации враз не всплывешь, надо искать полынью или пробивать мощный панцирь специальными противоледными торпедами.

Капитан 1-го ранга Владимир Протопопов:

— Мы выходили в обстановке полной секретности: куда и зачем — узнали только в море, вскрыв спецпакет.

Впервые в мире прошли проливы Земли Франца-Иосифа под водой и подо льдом. Потом взяли курс на Гренландию. Обошли подо льдом передовую зону противолодочных сил НАТО и двинулись в узкий и неглубокий проливчик, перекрытый мощным паковым льдом. Точных промеров карта не сообщала — здесь никто никогда не ходил. Шли, как говорят штурманы в таких случаях, по газете, а не по карте. Просвет между грунтом и нижней кромкой льда все

время сужался... Иногда казалось, что лодка влезет в эти тиски, как клин, и мы не сможем даже развернуться.

Пути назад у К-524 не было: только вперед, что бы там ни ожидало.

Но даже когда они «пролезли на брюхе» в щель между материком и ледниками Гренландии, даже когда над рубкой заходили волны моря Баффина, легче не стало: одна смертельная опасность сменилась другой — айсберги!

Глыбы сползшего с гренландских глетчеров льда имели осадку в полкилометра. Не поднырнешь.

Капитан 1-го ранга Владимир Протопопов:

— Безопасных глубин для нас в море Баффина из-за айсбергов не было. Мы определяли их, работая гидролокаторами в режиме миноискания. И расходились с ними под водой по докладам акустиков. Помните, как в фильме «Тайна двух океанов»?

Я помнил этот фильм с детства. Но подводному кораблю, придуманному писателем-фантастом еще в тридцатые годы, было легче — он мог прожигать льды тепловым лучом. Атомарина Протопопова прощупывала себе путь только ультразвуковыми посылками.

— ...Несколько раз мы все же всплывали. Я увидел, как айсберги парят. Над ними стоят облачка конденсата. Это очень красиво. Но этим зрелищем лучше любоваться с берега...

В конце концов мы вошли в Атлантику, и наградой нам была весьма престижная цель — мимо нас проследовал в базу ударный атомный авианосец «Америка». Мы атаковали его скрытно; разумеется, условно. Незамеченными же вернулись домой.

* * *

Капитан 1-го ранга запаса Владимир Протопопов — человек негромкий и скромный до застенчивости, чем весьма похож на «карибского комбрига» Виталия Агафонова. Эдакий современный вариант толстовского капитана Тушина из «Войны и мира». И в давках московского метро бывшего подледного аса

толкают и пихают точно так же, как и всех прочих смертных. Даром что Герой расколотого, как айсберг, Советского Союза.

Нет, мы не победили в Холодной войне, но мы заставили считаться с присутствием в Атлантике, Средиземном море, Тихом и Индийском океанах наших подводных лодок и наших крейсеров.

ИСТОРИЯ СЕДЬМАЯ — ГОД 1987-й

Операция «Атрина»

Спустя год после протопоповского подледного рейда в Атлантике разыгралась подводная баталия, которая не на шутку встревожила Пентагон. В советских служебных документах эта операция носила кодовое название «Атрина» — абсолютно искусственный термин, чтобы даже смысловой оттенок слова не выдал суть дела.

В чем состоял смысл «Атрины»? Дело в том, что американцы привыкли, что наши подводные крейсера выдвигаются в районы боевой службы — Северную Атлантику — по одному и тому же направлению с небольшими отклонениями: либо между Фарерскими и Шетландскими островами, либо в пролив между Исландией и Гренландией. Так вот, за годы наших многих боевых служб противолодочные силы НАТО научились перехватывать советские подводные лодки именно на этом главном маршруте разворачивания. Надо было слегка проучить зазнавшегося «вероятного противника» и показать, что при необходимости мы можем стать «неуловимыми мстителями», то есть действовать достаточно скрытно для нанесения ответного удара, «удара возмездия».

Иначе говоря, «политике канонерок» мы должны были противопоставить вполне адекватную «политику подводных крейсеров».

Выбор главнокомандующего ВМФ СССР адмирала

флота В. Чернавина пал на 33-ю противозавианосную дивизию атомных подводных лодок Северного флота, оснащенную к тому времени наиболее современными кораблями и укомплектованную опытными офицерами-подводниками.

«Итак, пять многоцелевых атомных подводных лодок, пять командиров, пять экипажей должны были быстро и скрытно подготовиться к небывалому совместному плаванию в Западном полушарии планеты. Чтобы оно и в самом деле стало неприятным сюрпризом нашим недругам, чтобы скрыть смысл операции от всех видов натовской разведки (а мы — я имею в виду подводные атомные силы Северного флота — находились в эпицентре внимания всех мыслимых и немыслимых разведывательных средств, начиная от древней, как мир, агентурной сети и кончая спутниками-шпионами), в 33-й дивизии было проведено мощное легендирование. Даже командиры лодок только в самый последний момент узнали, куда и зачем выходят их корабли.

Вместе с атомными подводными лодками в операции должны были участвовать два надводных корабля с гибкими буксируемыми антеннами типа «Колгуев» и дивизия морской авиации. При этом планировалось, что самолеты будут взлетать не только с аэродромов Кольского полуострова и центра России, но и с аэродромов Кубы.

В начале марта 1987 года из Западной Лицы вышла первая подводная лодка будущей завесы. Через условленное время от причала оторвалась вторая, затем третья, четвертая, пятая... Операция «Атрина» началась...

Надо сказать, что атомоходы уходят на боевую службу обычно в одиночку. Реже — парами. Впервые за всю историю нашего подводного плавания в океан уходила целая дивизия атомных подводных лодок: К-299 (командир — капитан 1-го ранга Ключев), К-244 (командир — капитан 2-го ранга Аликов), К-298 (командир — капитан 2-го ранга Попков), К-255 (командир — капитан 2-го ранга Муратов) и та самая геройская К-524, которой командовал уже дру-

гой офицер — капитан 2-го ранга Смелков. Возглавлял отряд контр-адмирал Анатолий Шевченко.

За «уголок» — как называют североморцы Скандинавский полуостров — дивизия выдвигалась обычным путем. Поэтому вероятный противник, для которого, конечно же, исчезновение из Западной Лицы пяти «единичек» не осталось тайной, поначалу не очень беспокоился. Идут себе нахоженной, а значит, и хорошо отслеженной тропой — и ладно. Аналитики из Пентагона могли даже предсказать, куда — в какой район Атлантики — идут русские, полагаясь на старые шаблоны. Но в тот раз они здорово ошиблись.

В условленный день, в назначенный час атомные подводные крейсера дружно повернули и исчезли в глубинах Атлантики. Так из походной колонны — довольно растянутой во времени и пространстве — образовалась завеса, быстро смещающаяся на запад.

Весьма обеспокоенные тем, что дивизия атомных подводных крейсеров СССР движется к берегам Америки с неизвестными целями, движется скрытно и бесконтрольно, Пентагон бросил на поиск завесы десятки патрульных самолетов, мощные противолодочные силы.

Много позже командиры докладывали мне, что порой невозможно было подвсплыть на сеанс связи или поднять шахту РКП для подбивки воздуха в баллоны ВВД. Это была самая настоящая охота с применением всех средств поиска и обнаружения подводных лодок. Работали радиопеленгаторы и радары, гидролокаторы надводных кораблей прощупывали ультразвуковыми лучами глубины Атлантики.

Самолеты базовой и палубной патрульной авиации кружили над океаном круглосуточно, выставя барьеры радиогидроакустических буев, используя во всех режимах бортовую поисковую аппаратуру: магнитометры, тепlopеленгаторы, индикаторы биоследа... Работали гидрофоны системы СОСУС, размещенные на поднятиях океанического ложа, и космические средства разведки. Но проходили сутки, вторые, третьи, а исчезнувшая дивизия атомоходов не

отмечалась ни на каких экранах и дисплеях. В течение восьми суток наши корабли были практически недосыгаемы для американских противолодочных сил. Они вошли в Саргассово море — в пресловутый Бермудский треугольник, где год назад погибла атомная ракетная лодка К-219, и, не доходя несколько десятков миль до британской военно-морской базы Гамильтон, где, кстати говоря, с 1940 года базируются и американские корабли и самолеты, круто изменили курс.

Вскоре начальник разведки ВМФ доложил мне, что из Норфолка вышли на поиск отряда Шевченко шесть атомных подводных лодок. Это не считая тех, которые уже находились на обычном боевом патрулировании в Атлантике. В противодействие нам были брошены три эскадрильи противолодочных самолетов, три корабельные поисково-ударные группы, причем одна из них — английская во главе с крейсером типа «Инвенсибл», три корабля дальней гидроакустической разведки. Американские моряки не совсем верно классифицировали наши подводные лодки, определив их как чисто ракетные, — дивизия действовала в смешанном составе. Президенту США Рейгану доложили: русские подводные ракетноносцы находятся в опасной близости от берегов Америки. Вот почему против советских подводников направили столь крупные поисково-ударные силы. Они преследовали отряд капитана 1-го ранга А. Шевченко почти на всем обратном пути и прекратили работу только в Норвежском море.

Чтобы оторваться от этой армады, прикрыться от ее средств активного поиска, я разрешил командирам применять приборы гидроакустического противодействия, которыми снабжены подводные лодки на случай реальных боевых действий. Они выстреливали имитаторы шумов атомохода, сбивая преследователей с истинного курса. Использовались и ЛДЦ — ложно-дезинформационные цели, маскирующие маневренные действия подводных крейсеров, а также другие уловки.

— Признаюсь, за всеми этими событиями я на-

блюдал не только как главнокомандующий ВМФ СССР. На одной из подводных лодок находился муж моей дочери, капитан-лейтенант Сергей Куров, старший помощник командира К-524. Как ни уверял я домашних, что это обычное учебное плавание, сам-то сознавал, что безопасных океанских плаваний не бывает. К счастью, на сей раз морская фортуна была к нам милостива. Все пять атомоходов без человеческих потерь и серьезных повреждений благополучно вернулись в базу.

Сегодня контр-адмирал Сергей Куров командует на Северном флоте противозавианосной дивизией атомных подводных лодок.

Адмирал Сидоров:

— Когда американцы сбили иранский воздушный лайнер — по ошибке, со страху, — мировая печать весьма скупно откликнулась на эту трагедию. Но когда нам пришлось применить оружие по нарушителю наших границ, вот тут вся пресса, включая российскую, обрушилась на защитников родного неба.

То, что «боинг» пролетел над Камчаткой со шпионскими целями, у меня, как и у многих военных профессионалов, не вызывало и не вызывает ни малейшего сомнения. По долгу службы, или, скажем, по должностному положению, мне было известно гораздо больше, чем иным газетным обличителям. В частности то, как долго и безуспешно американская военная разведка США пыталась вскрыть нашу радиолокационную сеть в Приморье. Напомню, что радары не только освещают воздушную обстановку, по их лучам наводятся и некоторые системы ракетного оружия. Среди действующих станций были и так называемые «мертвые», то есть молчащие до поры до времени, предназначенные к применению только на случай войны, в чрезвычайной обстановке. Вот такую обстановку и пытались спровоцировать американские спецслужбы, заслав рейсовый авиалайнер в воздушное пространство Камчатки. Сделав ни в чем не повинных пассажиров заложниками своей аван-

тюры, они поступили столь же подло, как те эсэсовцы, которые шли в атаку, прикрываясь спинами женщин и детей.

Столь обстоятельная преамбула необходима для того, чтобы правильно оценить смысл тех действий, которые я вынужден был предпринять в ходе поиска «черных ящиков» — приборов, регистрирующих параметры полета и переговоры членов экипажа. Записи их имели решающее значение в международно-правовой оценке инцидента. От их содержания зависело и кому выплачивать компенсацию семьям пострадавших пассажиров: нам или южно-корейской авиафирме. Речь шла о сумме довольно внушительной — 263 миллиона долларов. Я не говорю уже о нравственной оценке печального события. Она тоже во многом определялась записями на магнитной пленке, которая хранилась в металлических гермокапсулах «черных ящиков». Вот почему найти и поднять их была задача особой государственной важности.

Звонок оперативного дежурного поднял меня среди ночи: над Камчаткой нарушитель воздушного пространства! Двигается вдоль побережья.

— Товарищ командующий! Высылаю машину!

Я отказался от служебной машины — жил на горе, рядом со штабом флота, и потому спустился по склону напрямик. Пока южно-корейский «боинг» летел над Камчаткой и пересекал Охотское море, мы на КП флота четко отслеживали его полет. Я приказал сыграть на кораблях тревогу всем зенитным средствам. Даже на Курильской гряде — у нас там тоже корабли были — думали, что через Курилы он выходить будет. Если бы не сработали летчики ПВО, мы бы срубили нарушителя противовоздушными средствами флота. Рука бы не дрогнула... Но обошлось без нашего вмешательства.

Самолет, сбитый в воздушном пространстве СССР, планируя с большой высоты, упал в море вне наших территориальных вод. Я звоню на Сахалин: «Немед-

ленно засечь место!» Все, говорю, мужики, Третьяк (главком войск ПВО страны. — *Н. Ч.*) свое дело сделал, теперь ему ордена, а мы будем ур-родоваться, как не знаю что. Стал давать распоряжения, какие корабли выслать к месту падения. Прежде всего — ракетные катера с Сахалина, потом сторожевики и спасатель из Совгавани... Знал — сейчас на нас сядут верхом, и не ошибся. Буквально через 12 минут звонок правительственной «вертушки»:

— Сейчас с вами будет говорить министр обороны! Никуда не отходите! Будьте на связи!

— Да на связи я, на связи...

В трубке голос Устинова:

— Здравствуй, Сидоров! Ты где?

— Нахожусь на КП, товарищ министр обороны.

— Ты уже в курсе? Так вот, слушай, Сидоров... Я сейчас от Юрия Владимировича (Андропов. — *Н. Ч.*). Дело очень серьезное. Надо немедленно поднять самолет. И не допустить ни в коем случае, чтобы «боинг» подняли американцы. Не видно там американцев?

— Еще не видно. Но мне уже докладывали, что в течение часа они появятся. Наш ракетный катер уже там.

— Слушай, Сидоров, самое главное — «черные ящики». Ты скажи, когда ты их поднимешь?

Я думаю: «Ничего себе! Там глубины до 900 метров. Да еще обнаружить самолет на грунте надо!»

— Товарищ министр, «боинг» еще найти надо. У нас средств поиска глубже 300 метров нет.

— Я понял, ты еще сам не знаешь — поднимешь или нет. Так вот, имей в виду, если американцы поднимут его раньше нас, не только тебе, мне не поздоровится! Ты меня понял? Оставляй зама и немедленно вылетай на Сахалин. Сам руководи поиском!

— Есть...

Задача, поставленная морякам, являла классический пример поиска иголки в стогу сена. Место падения самолета было засечено с помощью береговой радиолокационной станции, но любой радар дает некую погрешность как по дальности, так и по азимуту. Чем дальше расстояние до цели, тем обширнее

район, в котором находится искомая точка. И когда геодезисты-топографы, присланные по приказу адмирала Сидорова на сахалинскую РЛС, нанесли на карту район поиска, у них получился усеченный клин длиной в 20 километров и шириной в основании в восемь с половиной.

Я взял за базу середину этого района как наиболее вероятное место. И велел рыболовецким судам, которые дали мне в помощь, вести траление вправо и влево от назначенной оси. Ширина захвата трала — 16—20 метров. Все сейнера я разбил на четыре группы, и пошли они, сердешные, пахать Тихий океан. Выучка у рыбаков отменная, строй держали, как по линейке, шли с небольшим перекрытием галсов друг друга. Через каждые шесть миль выбирали сети. А выбор трала у рыбаков — дело тяжелое. Но Родина сказала надо, и мужики работали на совесть. Через какое-то время в сетях стали попадаться листки бумаг с иероглифами, обрывки журналов, клочья материи, обрывки магнитофонных лент, потом — часть человеческого плеча... Тогда мы резко сузили район поиска. Но в нем уже находились десятки кораблей. Двенадцать моих, шесть американских фрегатов, корвет, потом американский ракетный крейсер подвалил, пять японских кораблей, из них два поисковых судна, белые, как лебеди, с мощными антеннами, суперэлектронной аппаратурой, стали на якоря... Я как посмотрел на них — сердце заныло. Мы-то с чем пришли?! У нас же, черт побери, кроме... А, лучше не расстраиваться!.. Ясно, что с такой техникой они раньше нас все найдут и поднимут. Потом объясняй Устинову, что у нас того нет, этого нет...

Сорок восемь кораблей толкнутся на крохотном пятчке, мешают друг другу. Тут и столкнуться, и навалиться могут, и международный инцидент спровоцировать... Стою я на мостике, смотрю на всю эту бестолковую толчею и думаю: что делать?

И тут один офицер разведки подает толковую мысль. По американским данным, на «черных ящиках» были установлены пинчеры — звукогенерато-

ры, которые при попадании в морскую воду начинают излучать звуковые сигналы, по ним-то их и обнаруживает гидроакустическая аппаратура поискового корабля. Частоты, на которых должны работать пинчеры, нам сообщили.

Звоню я во Владивосток своему другу, начальнику филиала одного из оборонных институтов, и прошу: «Сделай-ка ты мне два акустических маячка, чтоб работали около трех суток на таких-то частотах. И чтоб никто не знал об этом деле!» Когда все было готово, прислал за ними своего порученца, капитана 2-го ранга. Тот уложил приборы в свой чемодан и отправился в Совгавань. Оттуда на борту гидрографического судна вышел на Южный Сахалин в Корсаков. Порученец имел указание, в какое время и где сбросить в воду маячки. При этом он и сам не знал, что делает. Сбросил он их на траверзе острова Монерон и вернулся в базу. Чтобы проверить, как работают пинчеры, я послал к мысу дизельную подводную лодку, а затем и атомную. Американцы тоже прислали свой атомоход, ходит под водой, выслушивает сигналы пинчеров. Да куда там, шум от кораблей и судов в районе падения стоит такой, что кроме гребных винтов ничего не слышно. А нам в помощь — мы его еле-еле выпросили — подошло судно нефтегазоразведки «Мирчинг», голландской постройки, с великолепным навигационным комплексом, с подводными телекамерами, способными работать на глубине в 300 метров. С его помощью и удалось найти основную массу обломков «боинга», то есть фактическое место падения. Но нельзя было ничего поднимать, так как сразу же привлекли бы внимание американцев. Их вертолеты у меня над головой так и висели. Приходилось маскироваться, я даже свои адмиральские погоны под синей курткой прятал.

Жду, когда наши «подсадные утки» выманят конкурентов к Монерону. Час проходит, другой, пятый... Никакой реакции. Неужели не сработает? Время идет, «Великая армада» толчется все на том же пятачке... Спускаюсь в кают-компанию на обед. Только принялся за первое — в дверях появляется капитан

2-го ранга, офицер разведки, и смотрит на меня более чем выразительно. Выхожу в коридор.

— Что?!

— Товарищ адмирал, американский эсминец «Бретфорд» и один из фрегатов резко развернулись и быстро пошли к Монерону. В радиосети — большое оживление.

— Ключули!

Но потирать руки было еще рано. Образовал три ложные поисковые группы, чтоб тралили в разных местах и создавали видимость, что мы до сих пор ищем обломки. Вскоре к Монерону пошли крейсер «Уро» с флагманом на борту, три японских сторожевика, другие фрегаты... А до мыса худо-бедно — 28 миль, свыше полста километров. Я тоже послал туда один из кораблей. Доносят: «Американцы ведут интенсивные водолазные спуски». А глубина там — 850 метров. Ну, ищите, ребята... А они уже по всему миру раструбили: обнаружено место падения южнокорейского самолета, вот-вот будут подняты «черные ящики».

Мы же тем временем поднимаем куски фюзеляжа, крыльев, турбин... Все детали доставляли на Сахалин, там, на плацу пограничной бригады инженеры расчертили на асфальте контуры «боинга» в натуральную величину и стали выкладывать на нем находки. Этим занималась комиссия экспертов, которая прилетела из Москвы во главе с генерал-лейтенантом из Генштаба. В нее же входили специалисты Аэрофлота, Минавиапрома... Всего двадцать один человек.

Ну а мы тем временем продолжали свою работу. «Мирчинг» встал точно над местом самой большой груды обломков. Под килем 140 метров. Надо спускать водолаза-глубоководника. Но заминка: водолазы не готовы, им на полноценную подготовку надо не менее трех суток.

А американцы в ложном районе вовсю шуруют. У них уже даже вертолет там в воду упал... Начальник разведки докладывает мне: получено сообщение, что завтра в 11 часов на борту ракетного крейсера США

флагман собирает аккредитованных журналистов, чтобы продемонстрировать им подъем «черных ящиков».

Что это значит? «Боинг» под нами. Какие же ящики они собираются демонстрировать? Но что им стоит изготовить макеты авторегистраторов, записать на них нужную информацию — это совсем нетрудно при должном профессионализме, — а потом предъявить ИКАО и нам? Надо опередить этот брифинг во что бы то ни стало!

«Мирчинг» спустил водолаза. С лампой и телемонитором он обследовал останки самолета. Специалисты-авиаторы следили за ним по экрану и давали приказания — это бери, это не трогай. Отобранные детали водолаз откладывал в мешок из металлической сетки. «Боинг» лежал на крутом склоне, обрывавшемся в бездну. Просто чудо, что он не угодил за недоступную для водолазов отметку.

Я хотел сам высадиться на «Мирчинг», но погода была очень свежей, развело волну, можно было навалиться на судно, решили не рисковать. Вернулся на плавбазу, и тут меня вызывают к буквопечатающему аппарату спецсвязи. На линии первый заместитель главкома ВМФ адмирал флота Николай Иванович Смирнов. Читаю:

«Знаете ли вы, что завтра у Монерона, как объявили японцы, американцы будут поднимать «черные ящики»?»

«Да, знаю».

«Тогда ваши действия, Владимир Васильевич, совершенно непонятны. Почему вы торчите в своем районе?»

Мне очень не хотелось разглашать по связи нашу уловку. Попробовал объяснить намеками:

«Товарищ адмирал флота, все идет по плану. Эту акцию я сам спланировал. Прошу иметь это в виду. У Монерона — пустое место. Мы находимся в истинной точке».

«Не понял. Что за ересь вы несете?! Вы что, американцев за дураков держите?!»

Я разозлился и передаю почти все как есть:

«Американцы работают на выставленных мною ловушках».

Пауза. Затем пошел текст:

«Передаю приказание главнокомандующего: оставьте у «Мирчинга» заместителя, а сами немедленно снимайтесь с якоря и следуйте к американцам со всеми оставшимися кораблями. Ходите там, шумите, мешайте поднимать «черные ящики», если сами не можете этого сделать!»

«Николай Иванович! Я еще раз с полной ответственностью докладываю вам, что никаких «черных ящиков» там нет!»

«Адмирал Сидоров! Это приказание главнокомандующего! Вы несерьезно относитесь к делу. Вы не отдаете себе отчета, что будет, если американцы поднимут «ящики» первыми! Конец связи».

Что делать? Спустился вниз в боевой информационный пост, оценил обстановку, просчитываю варианты. Ясно, что мы на верном пути. В любой момент водолаз может найти эти чертовы «ящики». Часа через три ко мне спускается начальник экспедиции контр-адмирал Апполонов:

— Товарищ адмирал, меня только что запрашивал оперативный ВМФ о том, где мы находимся. Он просил передать вам, чтобы вы немедленно снимались и шли к Монерону. Сам же пошел докладывать главнокомандующему.

— Понял.

Собрал офицеров штаба, поставил им задачу идти с отрядом в двадцать вымпелов к Монерону.

— А ты как же? — спрашивает Апполонов.

— А мы с двумя кораблями и «Мирчиком» будем здесь.

На мою беду в проходе за дверь стоял оперуполномоченный КГБ и все слышал. Он немедленно побежал к себе и по своим каналам простучал, что комфлота Сидоров на приказание главкома ответил то-то и так-то.

А мы приступили к самому ответственному этапу

нашей работы. Переставляем «Мирчинг» в места вероятных находок. Как раз пошли самые интересные детали, одна за другой... Связь с водолазом прекрасная. В напряженной работе прошла ночь.

Рано утром меня вызывают к аппарату. Запрашивает лично главком:

«Где вы находитесь?»

Докладываю, что послал корабли к Монерону.

«Я спрашиваю, где находитесь лично вы?»

По тону вопроса чувствую, что он все знает.

«Товарищ главнокомандующий, я нахожусь на прежнем месте. Даю последние указания по подъему деталей самолета».

«Немедленно исполнять мое приказание!!! Если не убудете в назначенный район, я отстраню вас от должности!! Вы совершенно не представляете себе степень государственной важности порученного вам дела!»

В этот драматический момент, как в спектакле, заходит в рубку контр-адмирал Аполлонов и протягивает мне какой-то листок. Я отмахиваюсь, не до бумажек, мол, сейчас! Вдруг читаю краем глаза строчки:

«Товарищ командующий! С «Мирчинга» только что доложили, что обнаружен первый «черный ящик».

Что я испытал — словами не передать. Но собрался и отбиваю очередной ответ в Москву:

«Выполняю Ваше приказание, убываю в район Монерона. Одновременно прошу доложить министру обороны, что «Мирчинг» обнаружил первый «черный ящик».

Пауза.

«Повторите!»

«Повторяю, «Мирчинг» обнаружил первый «черный ящик».

«Как обнаружил? Где обнаружил?»

На языке так и вертелось: «Да на дне, трам-тарарам!» Но сдержался. А в это время мне сообщают, что водолаз положил «ящик» в корзину и начат подъем. Ну, я немного предвосхитил событие:

«Докладываю: первый «черный ящик» находится на борту «Мирчинга».

«А где второй?»

«Второй ищут. Как только обнаружат, донесу. Разрешите убывать к Монерону?»

Молчание. Надолго. Потом главкома сменил у аппарата его первый зам Смирнов. Обращаюсь к нему:

«Товарищ адмирал флота, я так и не понял — руководить ли поиском второго «ящика» или следовать к Монерону?»

Николай Иванович был, как всегда, оригинален:

«Владимир Васильевич, прекратите задавать глупые вопросы! Немедленно ищите второй!»

А что делать с первым? Приказал поместить его в дистиллированную воду. Потом запросил химиков Дальневосточного научного центра, в какой жидкости хранить найденный прибор. Но это уже детали... Вскоре был найден и второй «черный ящик».

Благодаря самоотверженности моряков-тихоокеанцев и гражданскому мужеству адмирала Сидорова, страна сохранила свое реноме настолько, насколько это было возможно в той ситуации. Расшифровка записей бортовых регистраторов злосчастного южнокорейского «боинга», использованного в качестве разведывательного средства, показала обоснованность контрдоводов советской стороны. Во время своего визита в Сеул Президент России передал «черные ящики» правительству Южной Кореи. Там они и пребывают сейчас, как мрачные реликвии «холодной войны».

Вторая история, рассказанная адмиралом Сидоровым, тоже приходится на один из пиков Холодной войны в океане...

Звонит мне в кабинет оперативный дежурный:

— Товарищ командующий, прошу срочно прибыть на командный пункт!

А командный пункт у нас во Владивостоке аж на девятом этаже. У меня же как назло — ни секунды времени.

— Что случилось? — спрашиваю в трубку.

— У меня на связи командир корабля разведки в Восточно-Китайском море. Докладывает об усложнении ситуации. По телефону не могу, прошу вас подняться!

Поднимаюсь. Читаю ленту донесения...

Ситуация: наш разведчик — РЗК — ведет в Восточно-Китайском море слежение за американским вертолетоносцем «Тарава». Каждый вечер с наступлением темноты заходит ему в корму, включает малые прожекторы и забрасывает в воду сетки-ловушки — собирать плавучий мусор, который американцы выбрасывают по ночам за борт. Выуживают бумажки. Это может показаться смешным, но однажды наши ребята выловили разбухшую в воде книжку. Раскрыли — ахнули! Совсекретное описание палубного самолета со всеми схемами и цветными фотографиями. Сдуру выбросили... А тут вытаскиваю сети — что-то живое барахтается. Дельфин? Тунец? Акула? Присмотрелись — человек! Негр. Сержант. Дрожит весь... Подняли. Отогрели. И в каюту под охрану. Стали с ним по-английски разговаривать: как да что. А он все кричит: «Только не пытайте меня! Только не бейте!..» Их там так распропагандировали, мол, попадете к русским, они вам яйца вырежут и за щеку затолкают.

В общем, подняли негра, дали донесение, легли на обратный курс и дёру! Через пять часов догоняет «Тарава», выходит на связь с командиром РЗК: «Просим сообщить, не поднимали ли вы нашего сержанта, который упал за борт в то время, как вы шли за нами в 30 кабельтовых!»

Наш РЗК отвечает: «Была ночь, ничего не видели».

«Но вы же всегда ловите наше дерьмо и даже подсвечиваете себе!»

«Нет. Никого не поднимали».

Нет так нет. Вертолетоносец развернулся и ушел.

Командир запрашивает меня: «Что делать?»

А я и сам думаю — что делать? Прикажешь вернуть

сержанта, взгреют за самоуправство — почему не доложил? Не отдавать его? Международный скандал накличешь... Лучше б ты не выпадал, растяпа!

До утра просидел в кабинете, выждал разницу по времени — звоню в Москву. Главкома нет. День субботний. Звоню начальнику Главного штаба ВМФ — он на даче. Звоню на дачу. Трубку снимает жена: «Не могли бы вы перезвонить попозже? У нас гости...»

«Не могу. Срочное дело!»

Подходит начштаба, только что от стола, слышу, жует:

«Ну что там у тебя стряслось?»

Докладываю все как есть.

«Н-да... Ты полегче не мог?! Мне ж теперь надо докладывать начальнику Генерального штаба. А его нет... Уехал куда-то. Черт его знает куда! И главком за бугром. Ну ладно... Пока так решим — пусть РЗК уходит и молчок. Никого не поднимали. А утром перезвонишь».

Звоню утром. Никто ничего не решает. Все остается как есть, то есть на полной моей ответственности. А «Тарава» подходит еще раз и передает по УКВ:

«Командир! Мы убедительно просим вернуть нам нашего человека. Утонуть он не мог. Он был в спасательном жилете. Мы уже осмотрели всю акваторию. Кроме вас поднять больше некому».

Разведкорабль отвечает: «Знать ничего не знаем, видеть никого не видели».

Вертолетоносец уходит. Американцы запрашивают МИД СССР: мол, наш сержант, командир вертолета, находится на борту вашего разведчика. Помогите вернуть.

Те знать ничего не знают: а как он туда попал?

«Подошел к борту транспорт для передачи продуктов. А на транспорте у сержанта приятель. Достали по фляжке, дернули за встречу. Стал обратно перебираться и свалился за борт».

Министр иностранных дел СССР выходит на начальника Генерального штаба. Тот в присутствии начальника особого отдела говорит: «Да зачем он нам нужен? Пусть отдают!»

Есть. Принято. Министр тут же информирует американского посла: мол, пусть ваши подходят к РЗК и забирают сержанта. У американцев связь моментальная: тут же распоряжение на вертолетоносец — идите и забирайте вашего бойца.

Ну а нам во Владивосток ничего не передали. Не успели? Забыли? Мы ждем, Москва молчит. Значит, в верхах еще решают. Тут уж лучше не дергать.

А «Тарава» тем временем снова подходит к нашему разведчику, и командир командиру напрямик: «Я же просил отдать нам нашего человека. Сейчас вы получите приказание из Москвы. Готовьтесь к передаче. Спасибо, что подобрали!» И идет рядом. Командир РЗК принимает это за шантаж и дает отмашку: «У нас на борту посторонних лиц нет».

И снова запрос ко мне: «Что делать? Они уже в третий раз сообщают, что получили «добро» от МИДа. Отдавать?»

А я что могу сказать: из Москвы ни полслова. Понимаю, что дело закрутилось серьезное, решают на самом верху. Мне ли вступать? Приказываю: «Увеличить обороты и домой! В переговоры с «Таравой» не вступать». Сам звоню в Генштаб. Молчат. Только через пять часов вышел на МИД. Оттуда дозвонились до больших морских начальников. И тут же мне — долгожданный звонок от адмирала Сергеева:

«Как? Тебе ничего не передали?! Ах, так-растак!... Отдавай! Немедленно! Флот позорите!»

«Есть!»

Даю радио на РЗК: «Немедленно передать спасенного сержанта на вертолетоносец. Командующий Тихоокеанским флотом».

А у самого щеки горят, ну надо ж нас так подставить!

Американцы так были рады, что подняли в воздух вертолет и закидали наш корабль сигаретами, шоколадом, мороженым. Слава Богу, все обошлось. А могло бы обернуться по Пушкину: «Тятя, тятя, наши сети притащили мертвеца...»

Долго жить этому сержанту-растяпе.

За десять дней до гибели советской державы из глубин Баренцева моря вдруг вырвались одна за другой шестнадцать баллистических ракет и унеслись в сторону берега. Это уникальное зрелище наблюдали лишь несколько человек с борта сторожевого корабля, дрейфовавшего в пустынном море... Только они знали, что этот день — 8 августа 1991 года войдет в историю не только советского, но и российского флота в целом как день великого ратного свершения.

...Когда академику Королеву предложили разработать ракеты для старта из-под воды, он посчитал затею абсурдной и именно поэтому взялся осуществить ее на практике. Ракета, стартующая из глубины моря, все равно что паровоз, взлетающий с аэродрома. Тем не менее генеральный конструктор и его бюро такие ракеты создали.

Бывший главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота Владимир Чернавин вспоминал:

— Ракеты подводного базирования были признаны самым надежным компонентом стратегических ядерных сил и в СССР, и в США. Возможно, именно поэтому под шумок переговоров о необходимости ограничений стратегических вооружений стали подбираться к атомным подводным крейсерам стратегического назначения. Во всяком случае, в последние годы печально знаменитой «перестройки» в Министерстве обороны СССР все чаще раздавались голоса, де, подводные ракетоносцы весьма ненадежные носители баллистических ракет, мол, они способны сделать не более двух-трех пусков и потому нужно избавляться от них в первую очередь. Так возникла необходимость демонстрации полноракетного подводного старта. Дело это весьма дорогостоящее и непростое, но надо было отстаивать честь оружия, и я поручил эту миссию экипажу атомного подводного ракетоносца «Новомосковск» (тогда это была номерная лодка К-407), которым командовал капитан 2-го ранга Сергей Егоров.

С Сергеем Владимировичем Егоровым, ныне капитаном 1-го ранга, я встретился в его служебном кабинете. Высокий моложавый моряк, коренной петербуржец вспоминал эпопею семилетней давности, как мне показалось, без особого энтузиазма. Возможно, он просто устал от безрадостной штабной службы и хронического безденежья. Однако слово за слово, и бывший командир легендарного подводного крейсера, который славен и другими подвигами — об этом чуть позже, — слегка оживился.

— Одно дело запускать ракету из наземной шахты, глядя на старт за километр из бетонного бункера. Другое — запускать ее, как мы: вот отсюда! — Егоров постучал себя по шее. — С загровка.

Да, случись что с ракетой, заправленной высокотоксичным топливом, и экипажу несдобровать. Авария в ракетной шахте № 6 на злополучной атомарине К-219 закончилась гибелью нескольких моряков и самого корабля.

Менее трагично, но с огромным ущербом для окружающей среды завершилась попытка первого полноракетного залпа в 1989 году в Белом море.

— Тогда, — невесело усмехается Егоров, — на борту было свыше полусотни человек всевозможного начальства. Только одних политработников пять душ. Многие ведь пошли за орденами. Но когда лодка провалилась на глубину, раздавив ракету, кое-кто очень быстро перебрался на спасательный буксир. Нам в этом плане было легче: со мной вышли только два начальника: контр-адмиралы Сальников и Макеев. Ну и еще генеральный конструктор корабля Ковалев вместе с замом генерального по ракетному оружию Величко, что делает честь обоим. Так в старину инженеры доказывали прочность своих сооружений: стояли под мостом, пока по нему не пройдет поезд... В общем, чужих на борту не было.

Контр-адмирал Сальников предупредил Макеева, нашего комдива: «Хоть одно слово скажешь — выгону из центрального поста!» Чтобы никто не вклинивался в цепь моих команд. У нас все было отработано до полного автоматизма. Любое лишнее слово — со-

вет или распоряжение — могло сбить темп и без того перенапряженной работы экипажа. Судите сами: на залповой глубине открываются крышки шахт, они встают торчком, и сразу возрастает гидродинамическое сопротивление корпуса, снижается скорость; турбинисты должны немедленно прибавить обороты, чтобы выдержать заданные параметры хода. Все 16 шахт перед пуском заполняются водой, вес лодки резко увеличивается на многие тонны, она начинает погружаться, но ее надо удержать точно в стартовом коридоре. Значит, трюмные должны вовремя продуть излишек балласта, иначе лодка раскачается, корма пойдет вниз, а нос вверх, пусть ненамного, но при длине корабля в полтора-два метра разница в глубине для ракеты скажется губительно, и она уйдет, как мы говорим, «в отмену». Ведь за несколько секунд до старта некоторые ее агрегаты включаются в необратимом режиме. И в случае отмены старта они подлежат заводской замене, а это немалые деньги.

Даже в самых общих чертах ясно, что ракетный залп из-под воды требует сверхслаженной работы всего экипажа. Это посложнее, чем стрельба по-македонски — с двух рук, навскидку: тут оплошность одного из ста может стоить общего успеха. И потому Егоров больше года гонял своих людей на тренажерах, пять раз выходил в моря отрабатывать с экипажем главную задачу. Из разрозненных волей, душ, интеллектов, сноровок Егоров сплел, создал, смонтировал отлаженный человеческий механизм, который позволял разрядить громадный подводный ракетодом столь же лихо и безотказно, как выпускают бойцы очередь из автомата Калашникова. В этом был его великий командирский труд, его подвиг, к которому он готовил себя беспощаднее иного олимпийца.

И день настал... Но сначала они пережили множество проверок и комиссий, которые, перекрывая друг друга, дотошно изучали готовность корабля к выходу на небывалое дело. Последним прибыл из Москвы начальник отдела боевой подготовки подводных сил ВМФ контр-адмирал Юрий Федоров. Он

прибыл с негласной установкой «проверить и не допустить». Так его напутствовал врио главнокомандующего, который остался в августе вместо главкома, ушедшего в отпуск. Врио не хотелось брать на себя ответственность за исход операции «Бегемот» — как называли стрельбу «Новомосковска». Слишком памятна была первая неудачная попытка. Но Юрий Петрович Федоров, убедившись, что экипаж безупречно готов к выполнению задания, дал в Москву честную шифровку: «Проверил и допускаю». Сам же, чтобы его не достали гневные телефонограммы, срочно отбыл в другой гарнизон.

Итак, путь в море был открыт.

— Представляю, как вы волновались...

— Не помню. Все эмоции ушли куда-то в подкорку. В голове прокручивал только схему стрельбы. Можно сказать, шел на автомате. Хотя, конечно же, в моей судьбе исход операции «Бегемот» многое решал. Мне даже очередное звание слегка придержали. Мол, по результату... И академия светила только по итогу стрельбы. Да и вся жизнь была поставлена на карту. Карту Баренцева моря...

За полчаса до старта — загвоздка. Вдруг пропала звукоподводная связь с надводным кораблем, который фиксировал результаты стрельбы. Мы их слышим, а они нас нет. Сторожевик — старенький, на нем приемный тракт барахлил. Инструкция запрещала стрельбу без двусторонней связи. Но ведь столько готовились! И контр-адмирал Сальников, старший на борту, взял ответственность на себя: «Стреляй, командир!»

Я верил в свой корабль, я ж его на заводе принимал, плавать учил, в линию вводил. Верил в своих людей, особенно в старпома, ракетчика и механика. Верил в опыт своего предшественника — капитана 1-го ранга Юрия Бекетова. Правда, тот стрелял только восемью ракетами, но все вышли без сучка и задоринки. Мне же сказали, что даже если тринадцать выпустим, и это успех. А мы все шестнадцать шаранули. Без единого сбоя. Как очередь из автомата выпустили. Но ведь «пуля» дура. А что говорить про

многотонные баллистические ракеты? Капризная «дура»? Нет, ракета большая умница, с ней надо только по-умному.

Погоны с тремя большими звездами Сальников вручил мне прямо в центральном посту. В родной базе нас встречали с оркестром. Поднесли по традиции жареных поросят. Но прожарить как следует не успели. Мы их потом на собственном камбузе до кондиции довели и на сто тридцать кусочков порезали — чтоб каждому члену экипажа досталось. Представили нас к наградам: меня — к Герою Советского Союза, старпома — к ордену Ленина, механика — к Красному Знамени... Но через неделю — ГКЧП, Советский Союз упразднили, советские ордена тоже. Дали всем по «Звездочке» и делу конец.

Когда-то, в пору офицерской молодости лодочные остряки сочинили двустиишие: «Самый длинный из минеров старший лейтенант Егоров». Капитан 1-го ранга Егоров высок не только ростом. Высок моряцкой судьбой, высок командирским духом, высок отвагой. Словом, ростом своим под стать мостику подводного крейсера стратегического назначения.

... Я видел эту историческую видеозапись. На хронометре 21 час 09 минут 6 августа 1991 года. Вот, проклюнувшись из воды, оставив на поверхности моря облако пара, взмыла ввысь и скрылась в полярном небе первая ракета; через несколько секунд за ней с воём устремились вторая, третья... Пятая... Восьмая... Двенадцатая... Шестнадцатая! Облако пара тянулось по ходу подводного крейсера. Раскатистый грозный гул стоял над пасмурным нелюдимым морем. Вдруг подумалось: вот так бы выглядел мир за несколько минут до конца света. Кто-то назвал эту стрельбу «генеральной репетицией ядерного апокалипсиса». Но то был прощальный салют, который отдавала Великая подводная армада своей обреченной великой державе. СССР уже погружался в пучину времени, как подраненный айсбергом «Титаник».

Несколько слов о наградах командиру и его экипажу. Конечно же, подводники заслужили большего, чем получили. Любой канцелярист скажет, что за один подвиг дважды не награждают, и потому «Золотая Звезда» Героя России капитану 1-го ранга Егорову не светит, хотя Героя Советского Союза давали и за восемь последовательных пусков. Но ведь Егоров принимал от промышленности, вводил в строй, отработывал во всех режимах новейший атомный ракетный подводный крейсер стратегического назначения. БДРМ «Новомосковск» даже в нынешнее беспоходное и бесславное для флота десятилетие несколько раз сумел прогреметь на всю страну. В прошлом году этот корабль совершил то, что не удавалось никому в мире, — пустить ракету в цель с Северного полюса, с макушки планеты. В этом — ракета, запущенная с крейсера, вывела в космос искусственный спутник Земли. Дела воистину глобального масштаба. Давайте же отдадим должное первому командиру этого исторического корабля, офицеру, который и сегодня служит по завету поэта-фронтовика: «Не надо ордена, была бы Родина».

ИСТОРИЯ ДЕВЯТАЯ — ГОД 1992-й

«Одна чашка, два ложка...»

Капитан 1-го ранга Александр Тарасов до недавнего времени — командир бригады дизельных подводных лодок Северного флота. Хищное умное лицо, голубые глаза, а в них решимость боксера и расчет шахматиста. Ас океанских глубин, душа доброй компании и гроза нерадивого экипажа, любимец женщин и вечный холостяк. Полжизни в прочном корпусе, десятки «автономок», боевые службы в Атлантике и Средиземном море, боевые ордена на парадной тужурке... Его рассказ о последнем походе — это документ истории и, хотелось бы думать, финальная страница Холодной войны на море.

— Летом 1992 года мне было приказано перегнать новую подводную лодку из Севастополя на Север, причем самым ускоренным порядком. Лодка типа

«Варшавянка» только что со стапелей, необкатанная, сырая, с неотработанным экипажем. А поход нештучный — вокруг Европы, через два океана. Приказ есть приказ. Вышли в море: по дороге доучимся. Хорошо еще, что переход открытый — в надводном положении.

Прошли Черное море без замечаний. За Дарданеллами нас сразу же взяли под свой контроль американцы. Для них подводная лодка под Андреевским флагом — в новинку. Прилетели два «Ориона» — самолеты базовой патрульной авиации, стали облетывать, сбрасывать гидроакустические буи. Боцман у меня был бывалый морячина, сразу группу подъема наверх. Не успеет самолет выйти из виража, а буй-разведчик уже на борту. В общем, все как всегда. Но не совсем...

Утром офицер-радиоразведчик докладывает: так, мол, и так, с военно-воздушной базы США в Италии Сиганелла стартовал самолет «Орион», направляется для ведения разведки в юго-западную часть Средиземного моря. Возможно, появится в нашем районе.

Молодец разведчик! Через час-другой прилетает обещанный «Орион», вызывает нас по УКВ: «Русская субмарина! Я лейтенант Томпсон. Третья эскадрилья противолодочного крыла. Взлетел из Сиганеллы. Буду работать с вами до 16 часов, потом уйду на основной аэродром. Счастливого плавания!»

Разведчик мой ушам не верит. Чтобы добыть такую информацию, ему пахать и пахать, а тут все как на блюдечке!

Самолет начинает буеметание, мы вылавливаем чужеземную электронику. Один буй стоит, как хороший «мерседес». В общем, работа идет полным ходом. Вдруг в районе острова Родос под самый вечер самолет выбрасывает огромный черный буй. Подходим ближе — таких не видали. Стали вылавливать, а море разыгралось, волна, никак не поднять.

— Автомат на мостик! — Беру оружие, расстреливаю буй, тот тонет.

Утром снова прилетают, запрашивают: «Русская субмарина, вчера мы сбросили вам контейнер с пре-

зентами. Почему вы его не подняли?» Я отвечаю: «По погодным условиям...» Они: «Сегодня море спокойное. Мы сбросим вам новый контейнер. Сейчас будем делать пробный галс».

Не препятствуем. Лет пять назад представить себе такой диалог было бы невозможно. Но времена действительно изменились...

«Орион» снижается, заходит с кормы, и вот в пятнадцати метрах над рубкой, над нашими головами проносится эдакая дурында, чуть пилотки не сдувает... Закрылки все выпустил, расшеперился, как утка на воду садится, а потом взмыл на форсаже с ревом и дымом, аж страшно стало. Спрашивает по радио: «Как пробный галс?» Я: «Очень низко». «Хорошо, пройду метров десять повыше. Где сбросить?»

«В десяти кабельтовых».

Ну, они наши кабельтовы в метры перевели: «О'кей! Сбросим в двух километрах».

Опять снизились. Видим — летят в воду три здоровенных тюка. Подходим, отработывая учения «человек за бортом», поднимаем. В одном — шоколадки, жвачка, леденцы. Во втором — сувениры от экипажа воздушного корабля: нашивки, эмблемы, погоны, все на липучках, и командирская тужурка с орденскими ленточками с личным лейблом «Капитан Грейвс». В третьем мешке — литература. Никакой порнухи, только спортивные журналы и прайс-листы на потребительские товары. Реклама образа жизни, так сказать... Ну, леденцы, жевательную резинку матросам по отсекам раздали. Для многих тогда это в новинку было. Боцман потом ругался, отлепляли эту резину отовсюду... Достаем из одного пакета банку растворимого кофе, к ней записка по-русски, четко так выведено, каллиграфическими буквами: «Одна чашка, два ложка». Это они нас, сиволапых, учили, как заваривать кофе. Честно говоря, обиделись все. Но, как положено, поблагодарили за подарки. Ладно, думаю, придется вам показать, что и мы кофе не лаптем хлебаем.

А тут такая ситуация: американские летчики спрашивают, чем они могут нам помочь. Я прошу: «Ребя-

та, дайте мне опасные для нас цели в радиусе десяти миль». «О'кей!»

Запустили они свой бортовой компьютер, через пять минут сообщают: «Смотрите по пеленгам таким-то опасные для вас цели». Дистанция, курс, все как положено выдают.

«Спасибо!»

А тут из Москвы шифровка: в таком-то районе Средиземного моря следует американская атомная подводная лодка. И координаты. Нанесли на карту. Прошу американских летчиков еще раз обозреть для нас судовую обстановку. Они выдают нам тринадцать целей. Спасибо, ребята, приняли. Но только мы наблюдаем четырнадцать целей! «Как четырнадцать?! Ясно видим тринадцать!» Я им: «Цель № 14 по такому-то пеленгу». У них там наверху легкое замешательство. Запрашивают базу. Оттуда подтверждают: «Есть такая цель». Но по всем техническим канонам русские не могут «видеть» так далеко. А мы стоим на своем: Цель № 14 в нашем районе, ищите лучше!» В общем, озадачили.

Ладно, ребята, это вам «за одна чашка, два ложка». Будет вам и вторая... Подходим к Гибралтарскому проливу. Дальше нам надо на север поворачивать, домой идти, а я запрашиваю у наших небесных конвоиров погоду на юге, в районе Азорских островов, это влево, вниз и к Африке. Пусть думают, что мы туда идем. За Гибралтаром у американцев смена зон ответственности. Средиземноморские противолодочники должны передать нас атлантическим. И вот на стыке этих двух зон они теряют нас на целые сутки. Заваруха у них там в эфире, разборки: куда подевалась «русская субмарина»? Будь мы в подводном положении, я бы от них оторвался в Атлантике как нечего делать. Но мы же тащимся в режиме «белого парохода». Тут особо не скроешься. Нашли они нас на вторые сутки.

«Русская субмарина, готовы продолжить с вами работу». Валяйте... «Будем выставять вокруг вас барьеры из буев». «А мы будем их поднимать». Пошла карусель... Мы для них вроде учебной мыши. Отрабатываются на нас, как хотят. И самое обидное — ни одного нашего флага на тысячи миль окрест. Мы одни

во всей Атлантике. Только два самолета над нами кружат: один высоко, другой низко.

Вдруг радисты докладывают — принят сигнал «мэйдэй», международный сигнал бедствия.

— Штурман, записывай координаты!

Сделали прокладку — до гибнущего судна 15 миль, и мы ближе всех. Пошли. Летчики тоже сигнал приняли, пытаются нас наводить: «Русская субмарина, вы идете не тем курсом!» Как не тем?! Штурман, карту!

— Товарищ командир, проверил расчеты — все точно!

Через минуту радио с самолета: «Извините, мы ошиблись. Вы идете правильно!»

Ах ты, одна чашка, два ложка!

Подходим к цели — большая яхта под французским флагом. Экипаж три человека, перегоняют ее в Аргентину какому-то боссу. У одного перегонщика — деду 54 года — пошла горлом кровь. Вечерело. Море беспокойное. Подходим с наветренной стороны, готовимся высаживать доктора и переводчика с рацией. Яхта беленькая, у нас борт черный, вывалили они кранцы. Кранцы новенькие, еще в целлофане. Я доктору: «Все лекарства, которые будешь вводить, записывай, и все ампулы, пузырьки собирай в пакет». Мало ли что...

Высадили их на яхту. Больной тяжелый, доктор несколько раз на лодку возвращался за лекарствами, книжки листал... Пока он больного лечил, на нас спикировал французский «Атлантик» — противолодочный самолет. Потом с боевого разворота еще раз заходит, запрашивает: «Что делает русская подводная лодка у борта французской яхты?» Французы с яхты вышли с ним на связь, все объяснили. «Сможете продержаться еще полтора часа?» — спрашивают пилоты. «Сможем». Через час сорок над яхтой висит португальский вертолет. Спасатель на тросе с четвертой попытки зацепился за мачту и по ней спустился. Зрелище: русская субмарина, французская яхта, португальский вертолет и американские самолеты. Все делаем одно дело: спасаем человеческую жизнь в океане. Застропили больного — и на вертолет. Улетели. Через сутки над рубкой завис

французский вертолет. «Большое спасибо! Вы были звездой французского телевидения. Наш самолет снимал вас сверху. Передача прошла по всем каналам!» Я за голову схватился: мама родная! Начальство нас заест. И точно, пошли запросы из Москвы — что да как делали, какие слова говорили, какие лекарства вводили... Двое суток выясняли. Пришли на Север. Думал, с наручниками встретят. Слава Богу, не наказали.

А больной француз поправился. Нашего доктора правительство Франции пригласило в Париж. За государственный счет. Да Москва не отпустила. Столько препон нагородили: частное лицо может выезжать в другую страну только по приглашению частного лица, а не правительства... Так и заморочили это дело. Да не в том толк. Главное — человека спасли и сами домой вернулись.

Так хотелось бы, чтобы эта благостная история стала финальной чертой многолетней «холодной войны» в Мировом океане. Увы, это всего лишь эпизод со счастливой концовкой. Пока американские атомарины пасутся в российских полигонах, рано ставить точку в хронике боевых донесений из морских глубин.

Мы ушли из-под купола Арктики в 1991 году. Американцы остались. Одна из ракетных подлодок США постоянно находится подо льдами. В ее задачу входит добивание очагов сопротивления на территории СНГ после первого обмена ядерными ударами в случае войны. Великая Холодная война продолжается в одностороннем порядке.

ИСТОРИЯ ДЕСЯТАЯ — ГОД 1992-й

*Как Локоть врезал по ядерной «Красной кнопке»
и что из этого, по счастью, не вышло*

Об этих двух атомаринах мир говорил бы с большей тревогой, чем о Чернобыле: об американской «Батон Руж» и российской тогда еще безымянной

атомной подводной лодке типа «Сьерра» (по натовской классификации), ныне «Кострома».

Они столкнулись у входа в Кольский залив 11 февраля 1992 года, и если хотя бы одна из них шла с чуть большей скоростью, ядерная катастрофа была бы неминуема. По злой иронии судьбы американская атомарина называлась «Красная кнопка» («Батон Руж») — видимо, в честь той самой пресловутой кнопки, на которую должен лечь палец президента в случае ядерной войны; российской лодкой командовал капитан 2-го ранга Игорь Локоть. Да простится эта невольная игра слов — но врезать локтем по опасной кнопке можно только по роковой случайности, что и произошло в злосчастный февральский день.

Эти строчки я написал в кают-компании той самой российской «Сьерры», которая протаранила «Батон Руж». В те дни она снова стояла у ремонтного пирса, но это был не аварийный, а плановый ремонт. И я сидел в каюте ее нынешнего командира капитана 1-го ранга Соколова за очень удобным столиком, с видом на благостный среднерусский пейзаж — по берегу реки разбрелись буренки — и не мог отделаться от мысли: здесь точно так же, как на «Комсомольце», стояла бы сейчас беспросветной глубины черная вода, пронизанная жесткими лучами радиоактивной смерти, прибавь тогда Игорь Локоть ходу на узел-полтора или увеличь американец обороты своих турбин. Тогда пронесло. Но кто поручится, что именно в эту минуту в глубинах Баренцева моря не надвигаются друг на друга два стальных атомных айсберга?

С начала 60-х и до конца 1986 года столкновения американских и советских субмарин случались не столь редко, как хотелось бы. На этот счет есть статистика, которую вел американский эксперт Джошуа Хэндлер из небезызвестного «Гринписа». Он разделил подобные столкновения на две группы: те, которые происходили в нейтральных водах, и те, что случались у берегов СССР. Последняя значительно превалирует над первой. Почему? Эксперт объясняет это тем, что командование ВМС США осуществляло (и осуществляет) тайные операции под кодовым назва-

нием «Хоулистон» с целью сбора разведывательной информации о советском (и российском) флоте в районах его базирования. Американские атомарины намеренно заходили в советские территориальные воды и даже проникали в акватории военных гаваней. Вот почему столь высок процент столкновений именно у наших берегов. Первый инцидент такого рода отмечен еще в 1965 году, когда американский атомоход пробрался в одну из баз Тихоокеанского флота и, маневрируя в стесненных условиях, задел днище советской субмарины типа «Эхо». В списке Хэндлера немало других подобных инцидентов. Их более двадцати. Об одном из них, пожалуй, самом опасном, рассказал его невольный участник контр-адмирал Владимир Лебедько:

— В ночь с 14 на 15 ноября 1969 года я шел старшим на борту атомного подводного ракетоносца К-19. Мы находились в учебном полигоне неподалеку от того места, где Белое море сливается с Баренцевым. Отрабатывали плановую задачу.

Раннее утро. Первая боевая смена готовится к завтраку. В 7.10 приказываю перейти с глубины 60 метров на 70. Акустик докладывает: «Горизонт чист». А через три минуты страшный удар сотрясает корабль. Люк в носовой отсек был открыт — только что пролез матрос с камбузным чайником — и я увидел, как вся носовая часть подводной лодки заходила из стороны в сторону. «Сейчас отвалится», — мелькнула мысль. Погас свет и я с ужасом почувствовал, как быстро нарастает дифферент на корму. С грохотом и звоном посыпалась посуда с накрытого стола, все незакрепленные вещи... Я сидел против глубиномеров. Рядом стоял старшина-трюмный. Даже при скудном свете аварийного освещения было видно, как побледнело его лицо. Лодка стремительно погружалась. Я приказал продуть среднюю цистерну. Тогда ракетоносец стал также круто валиться на нос. Все-таки нам удалось всплыть. Осмотрел море — вокруг никого. Доложил о происшествии на командный пункт флота. Вернули нас в базу. Там, уже с пирса, оглядел носовую часть: гигантская вмятина точно копировала очерта-

ние корпуса другой лодки. Потом узнали, что это был американский атомоход «Гэтоу». Он держался под водой без хода, почему мы его и не услышали.

«Это столкновение, — свидетельствует американский эксперт, — могло стоять планете мира, так как старший минный офицер «Гэтоу», решив, что «красные» подводники хотят потопить его корабль любой ценой, готов был выпустить противолодочную торпеду «Саброк», а следом еще три торпеды с ядерными боеголовками». Командир корабля успел остановить своего свержрешительного подчиненного. Нетрудно домыслить, что бы произошло, если бы торпеды были выпущены...

— Не так давно, работая в гатчинском военно-морском архиве, — продолжает свой рассказ адмирал Лебедько, — я узнал, что от нашего удара «Гэтоу» получил пробоину в прочном корпусе. Американский атомоход лег на грунт, и там шла отчаянная борьба за живучесть. Потом подлодка все же вернулась в свою базу. Ее командир Лоуренс Бурхард был награжден высшим военным орденом. Нас же не наказали, и на том спасибо... И еще один факт потряс меня до глубины души: оказывается, специалисты установили, что, если бы мы шли со скоростью не в 6, а в 7 узлов, таранный удар развалил бы «Гэтоу» пополам. Видимо, нечто подобное произошло и годом раньше в Тихом океане в 750 милях к северо-западу от Гавайских островов, когда американская атомарина «Сордфиш» протаранила в подводном положении советский ракетоносец К-129, который затонул на глубине почти в пять километров. Честно говоря, мы жалели, что этого не произошло с «Гэтоу». Может быть, тогда до Пентагона дошло бы, что игра в «чей прочный корпус крепче» — опасная игра, и адмиралы с берегов Потомака перестали бы посылать свои атомоходы в территориальные воды России.

Теперь у «Сьерры» собственное имя — «Кострома». Совсем как в песне у Юрия Визбора: «По судну «Кострома» стучит вода, в сетях антенн запуталась звез-

да»... Вообще лодка эта из породы «Барсов». Но жизнь заставила хищницу сменить имя, нарушить традицию флотского имярек, по которой названия областных центров наносили на борта лишь госпитальных судов да вспомогательных транспортов. Но куда деваться, если казенное снабжение флота захирело настолько, что впору пускать фуражку по губерниям — подайте, кто сколько может? И подают — каждый город своему, именному кораблю. Так возникла ассоциация городов, шефствующих над Северным флотом. Россия, точнее ее регионы, спасает свои — в прямом смысле этого слова — корабли.

Сегодня атомный подводный крейсер «Кострома» снова готов к боевой службе. И на выходе из Кольского залива его наверняка поджидает американская атомарина. Разойдутся ли они на контр-курсах? Вопрос отнюдь не праздный...

ИСТОРИЯ ОДИННАДЦАТАЯ — ГОД 2000-й

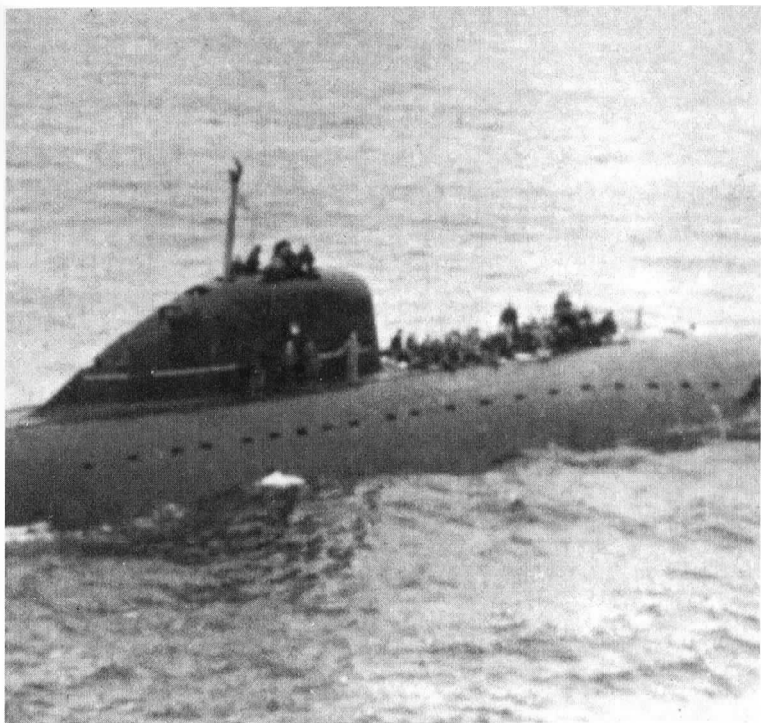
Восемь лет под водой

Командовать самым мощным флотом России — Северным — адмирала Попова назначил президент и благословил Патриарх Всея Руси. Сюда, на север Попов пришел еще курсантом и все свои офицерские, адмиральские звезды «срывал» здесь, то в Атлантике, то подо льдом, то под хмурым небом русской Лапландии.

Юнга может стать адмиралом, но адмирал никогда не станет юнгой. Однако в новом комфлота все еще живет юнга, который не устает удивляться жизни и жаждать подвигов и приключений. Эдакий поседевший, изрядно тертый льдами, морями и корабельной службой юнга.

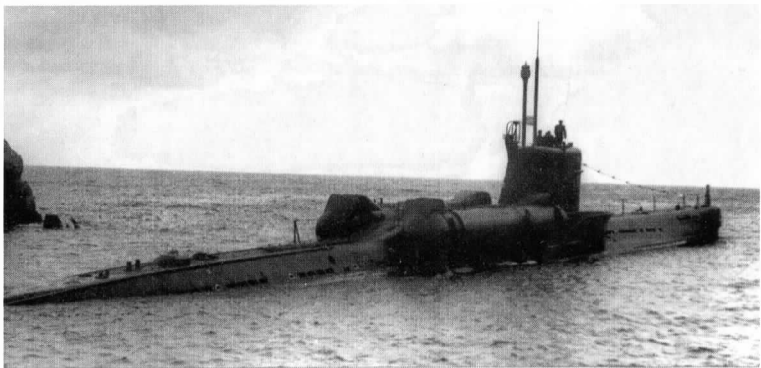
В чем тут секрет? Возможно, в том, что детство адмирала прошло на отцовских полигонах и он сызмальства стрелял из всех видов оружия, водил боевые машины, рано познал соль военной жизни.

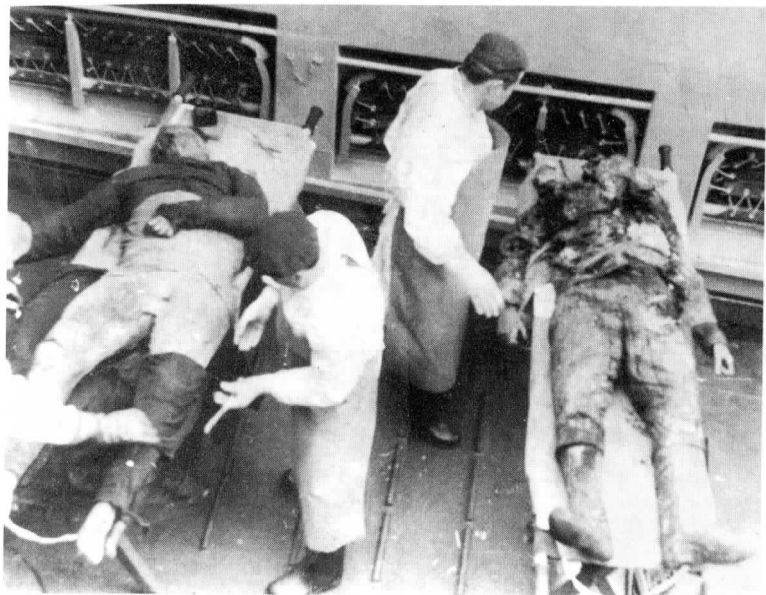
Ни у кого из больших начальников я не видел более романтического кабинета, чем у командующего не просто Северным — Арктическим флотом Вяче-



Бискайский залив. К-8. Всплытие после пожара.
Уцелевшие подводники собрались на носовой
надстройке. Ждут помощи... *Апрель 1970.*

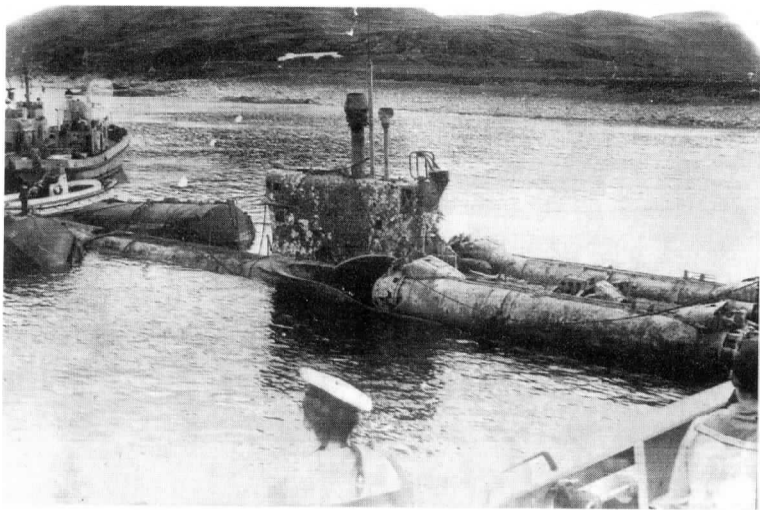
Такой была С-80... За рубкой два прочных
контейнера для крылатых ракет.

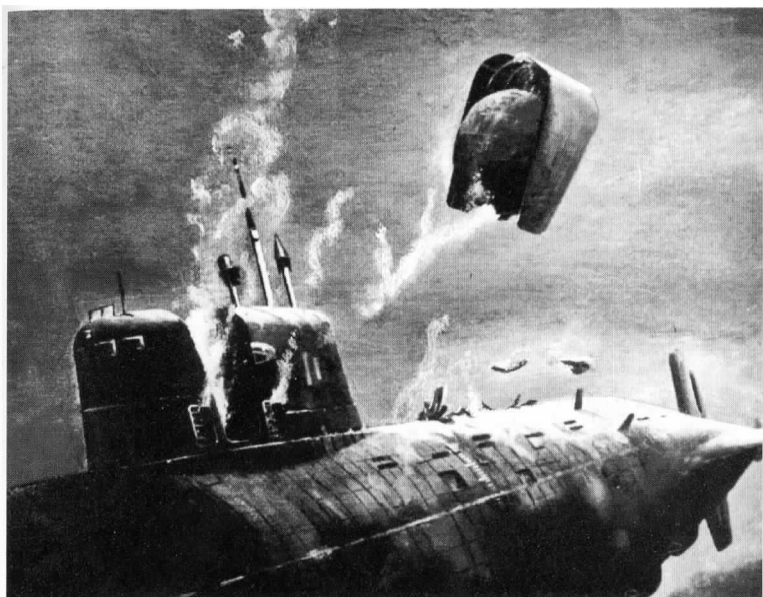




Тела подводников С-80... Их можно было узнавать по лицам. 1969.

С-80... Всплытие спустя восемь лет. *Териберка*. 1969.





Гибель К-278 («Комсомолец»). Всплывающая спасательная камера стала саркофагом для командира и еще трех подводников.
Репродукция с картины художника А. Лубянова.

Прощальный вальс. Евгений и Валентина Ванины.
Западная Лица. 1989.



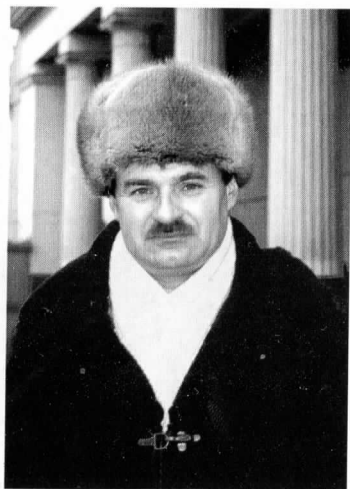


В центральном посту «Комсомольца». Капитан 1-го ранга Е. Ванин (в центре) и мичман В. Слюсаренко (слева). Одному из них выпало — жить... *Норвежское море. 1989.*

Валентина Ванина... Вдова.
Санкт-Петербург. 1999.



Виктор Слюсаренко:
«Я уверовал в Бога!» *Киев. 2000.*

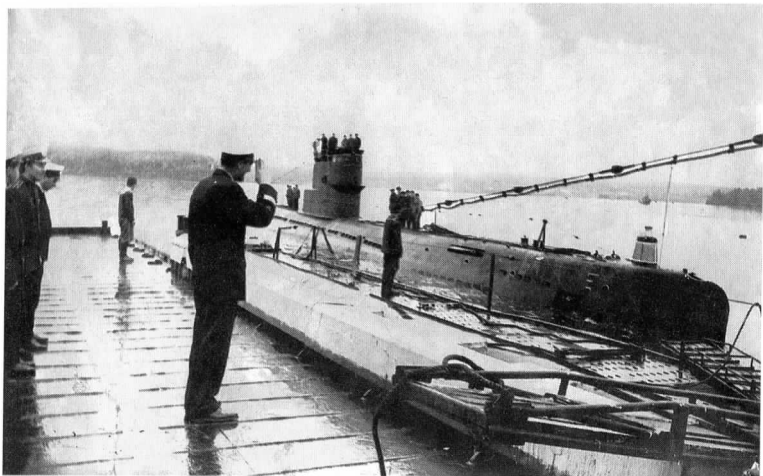


Капитан
2-го ранга
Анатолий Бегеба,
командир
злосчастной
«буки» (Б-37).
Полярный. 1961.



Анатолий Бегеба (с лева) и контр-адмирал Юрий Даньков.
Венок памяти в Баренцевом море. *Полярный. 1998.*

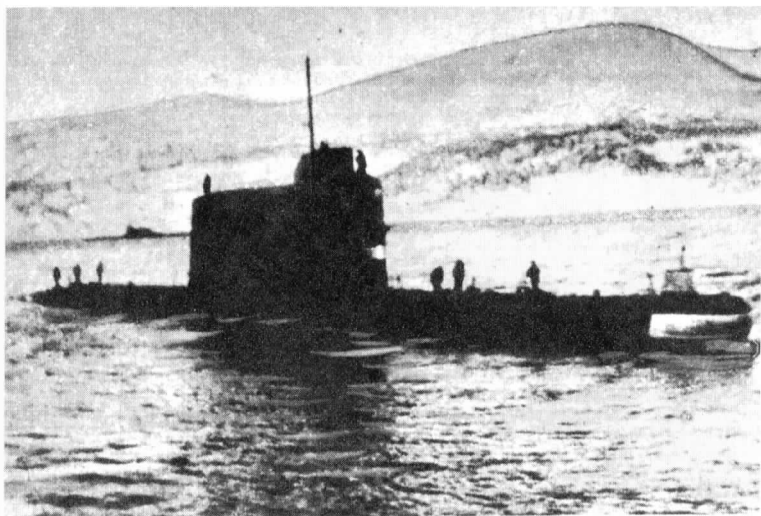




Подводная лодка
С-178 уходит
в последний поход.
Владивосток. 1981.



Сергей Кубынин.
Двадцать лет спустя.
Москва. 2000.



И чайки сразу не поверят, когда сквозь утренний туман всплывет вдруг Ка-сто двадцать девять...



Командир К-129
капитан 2-го ранга
Владимир Кобзарь.
Таким он
запомнится
навсегда.

ОФИЦЕРЫ К-129.

*ОНИ НАВСЕГДА
ОСТАЛИСЬ
В ТИХОМ
ОКЕАНЕ.*



Капитан 2-го ранга
Александр Журавин.

Старший лейтенант
Владимир Мосячкин.



Капитан медицинской службы
Сергей Черепанов.





Капитан 3-го ранга
Владимир Мотовилов.



Инженер-капитан-лейтенант
Александр Егоров.

Капитан 3-го ранга
Евгений Ковалев.



Лейтенант
Анатолий Дыкин.





Экипаж К-219.
Мы вернулись
не все...
Москва. 1986.



Капитан 1-го ранга
Игорь Британов.
Он покинул
корабль
последним.
Гаджиево. 2000.

Капитан 1-го ранга
Николай Суворов.
Прямо по курсу —
гибель.



Николай и Зинаида
Суворовы. Мы верили
в людей, мы верим
в справедливость.
Санкт-Петербург.
1999.

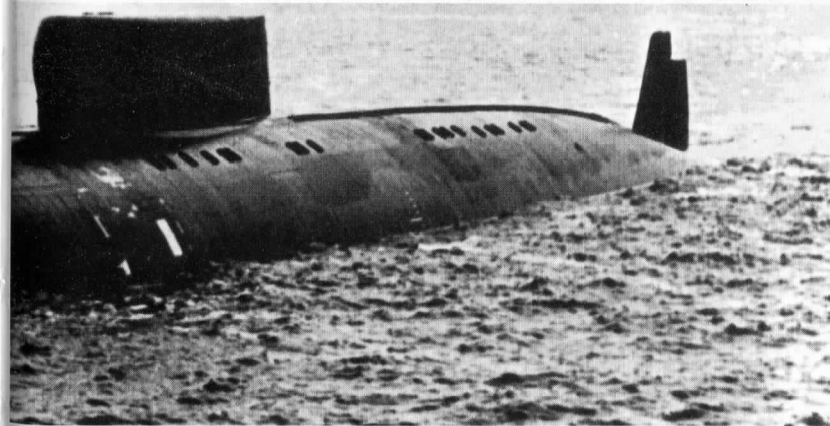
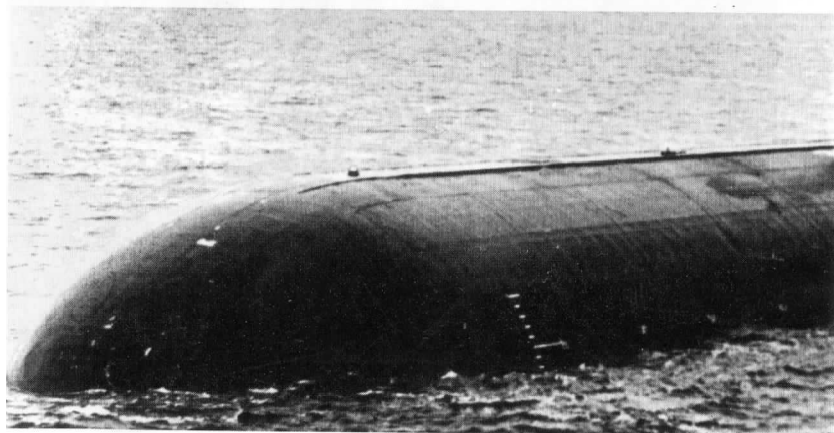


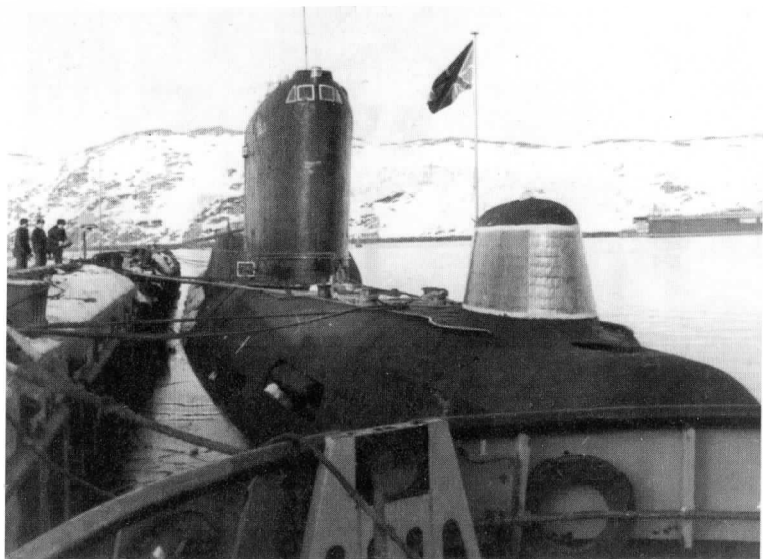


Двенадцать мучеников-героев из 10-го отсека «Хиросимы». Выжили все! Третий слева — капитан-лейтенант-инженер Борис Поляков. *Полярный. 1972.*



«Серебристый кит», он же «Золотая рыбка» из титана. Самая быстроходная в мире подводная лодка К-162 (К-222).





Первый отечественный атомный ракетноносец — К-19.
«Хиросима» Северного флота еще на плаву. *Полярный. 1996.*

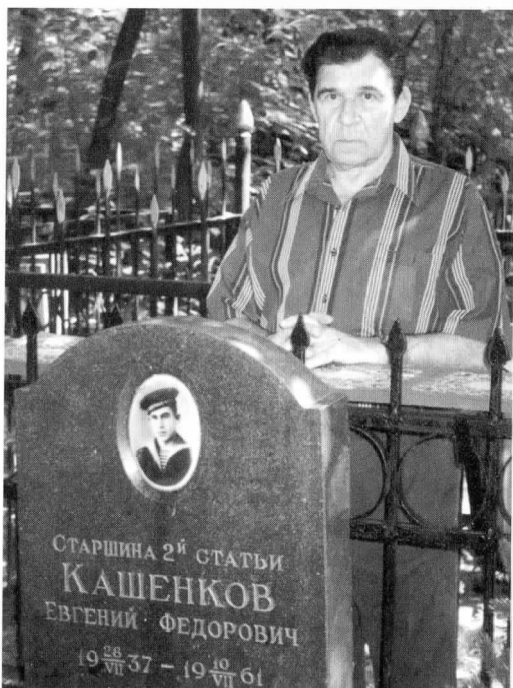
Один из узников 10-го отсека на «Хиросиме» — мичман
В. Нефедов на боевом посту. *Атлантика. 1972.*



Лейтенант
Александр
Кучерявый...
В глазах —
трагедия К-56.



Бывший командир
К-19 Николай
Владимирович Затеев
у могилы
своего матроса,
укрошавшего
реактор. Теперь
и сам лег вместе
с той аварийной
партией. *Москва,
Кузьминское
кладбище. 1998.*





Памятник морякам, погибшим на К-56. На братских могилах не ставят крестов. У этих ребят не осталось вдов, у них остались скорбящие матери...

слава Алексеевича Попова. Тут и место звездному глобусу нашлось (память о штурманской профессии), и напольному глобусу-гиганту со всеми океанами планеты, и портрету Петра, флотоводца и флостроителя, и иконе Николы Морского, покровителя моряков, и по всем книжным полкам дрейфуют подводные лодки в виде моделей... А в окне — корабли у причалов, хмурый рейд да заснеженные скалы под змеистой лентой полярного сияния...

— Первая моя — лейтенантская — автономка, — рассказывает мне адмирал Попов, заправляя в мундштук сигарету «Петр Первый», — прошла в Западной Атлантике, в так называемом Бермудском треугольнике. Ходил я туда командиром электронавигационной группы или, говоря по-флотски, штурманенком. Первый корабль — атомный подводный ракетный крейсер К-137, первый командир — капитан 2-го ранга Юрий Александрович Федоров, ныне контр-адмирал запаса. Ходили на 80 суток и каждый день готовы были выпустить по приказу Родины все 16 своих баллистических ракет.

Никаких особых причуд Бермудский треугольник нам не подбросил. Все аномалии поджидали нас на берегу. (Дело в том, что лейтенант Попов женился довольно рано на замечательной девушке Елизавете. И та подарила ему дочь.) Лиза героически осталась меня ждать на Севере в одной из комнатушек бывшего барака для строителей. Жилье то еще — в единственном окне стекол не было, и потому я наглухо забил его двумя солдатскими одеялами. Топили железную печурку. Общая «параша» на три семьи... Но были рады и такому крову. Хибара эта стояла в Оленьей Губе, а я служил за двенадцать километров в поселке Гаджиево. Как только мне выпадал сход на берег, вешал я на плечо «Спидолу», чтоб не скучно было шагать — и полный вперед. Транспорта никакого. Приходил домой далеко за полночь, брал кирку и шел вырубать из льда вмерзший уголь, топил «буржуйку», выносил «парашу», если наша очередь была. На всю любовь оставался час-другой, а в шесть утра — обратно, чтобы успеть на подъем флага...

...В общем, отплавали мы без происшествий. Вернулись в Гаджиево. Меня как семейного отпустили с корабля в первую очередь. Да еще с машиной повезло: за уполномоченным особого отдела, ходившим с нами на боевую службу, прислали «газик». А особист у нас был душевный человек, бывший директор сельской школы, призванный в КГБ и направленный на флот. В годах уже, а все еще старший лейтенант; пригласил в машину — подброшу, мол. Едем, все мысли в голове, как обниму сейчас своих... Приезжаем в Оленью Губу, а на месте нашего барака — свежее пепелище. У меня сердце заныло — что с моими, где они? Особист меня утешает: спокойно, сейчас разберемся... И хотя сам торопился, в беде не бросил, стал спрашивать местных жителей, что да как. Выяснилось: барак сгорел месяц назад от короткого замыкания. По счастью, никто не пострадал. А семью лейтенанта Попова отправили во Вьюжный, там ее приютили добрые люди. Через полчаса я смог наконец добраться до своих... Но на этом приключения не кончились. Дело в том, что в том же 1972 году произошла одна из самых страшных трагедий нашего флота: на атомном подводном ракетоносце К-19 вспыхнул жестокий объемный пожар, погибли тридцать два человека. История той аварии ныне хорошо известна, о ней написаны книги и песни...

— «Спит девятый отсек, спит пока что живой...»

— Да, именно эта. Слова и музыка народные, секретилось все тогда. Впрочем, мы-то знали немало; поскольку были с К-19 в одном походе и вернулись в базу почти одновременно. Мне даже пришлось участвовать в обеспечении похорон погибших матросов в Кислой Губе.

Вскоре после этого печального события мы с Лизой улетели в отпуск — домой, в Вологду. Транспорта в город не было, и я позвонил из аэропорта маме...

«Господи, — ахнула она. — Ты где?! Стой на месте, никуда не уходи! Я сейчас приеду!»

Я позвонил Лизиной маме, теще. Реакция та же:

«Слава, ты?! Господи, будь на месте, я сейчас приеду!»

Мы с Лизой переглянулись — что у них стряслось? Примчались наши мамы в аэропорт, виснут на мне, обе в слезах: они меня уже похоронили. До них слухи дошли от местных военных летчиков, которые летали в Атлантику на спасательные работы по К-19. Знали, что и я в «автономке», и были уверены, что среди погибших их сын и зять... Самое печальное, что и отец уехал на полигон со своим дивизионом с этой же мыслью. Надо было срочно сообщить ему, что я жив. Но как? Полигон далеко — под Лутой, телеграмму туда не доставят. Надо ехать... Полетел я в Питер, оттуда в Лугу, как говорится, в чем был. А был я, несмотря на ранний март, в щегольских полуботинках, в парадной фуражке при белом кашне... В таком наряде по весенней распутице далеко не прошагаешь. А полигон огромный. Батя со своими ракетчиками невесть где. Да еще ночь — глаз коли. В управлении полигона никого, кроме дежурного старшего лейтенанта. На год-другой постарше меня, но службу правит — не подступись. Ну, рассказал я ему вкратце, по каким делам отца ищу.

«Так ты с атомной лодки?!» — шепотом спрашивает, поскольку вслух тогда такими словами не бросались.

«С атомной...»

Вызывает старлей дежурный гусеничный тягач, сажает меня — и полный вперед! Мчимся напрямик, через лес, чтобы сократить путь. Вдруг по глазам — мощный луч. Ослепли. Остановились.

«Стой, кто идет?! Выходи! Документы!» Слышу, как затворы передергивают. Въехали мы в секретную зону, где отец ракеты испытывал. Объясняю, что я сын подполковника Попова.

Старший охранения только охнул: «Давайте к нему быстрее! Батя ваш совсем плох от переживаний!»

Мчимся в расположение дивизиона: палатки в лесу. Вхожу, офицеры на нарах в два яруса спят, у железной печурки отец прикорнул.

— Здравствуй, папа, я живой...

Батя у меня всю войну прошел, артиллерист, танки немецкие жег. Никогда слезинки ни одной у него не видел. А тут глаза заблестели.

— Так, — командует он. — Начальнику штаба — спать! Остальным — подъем! Столы накрывать.

Движок запустили, свет дали. На стол из досок — по-фронтовому: тушенку, хлеб режут.

— И кружки доставайте!

— Товарищ командир, так ведь сухой закон...

— Знаю я ваш сухой закон! Поскребите по сусекам!

Конечно, все, что надо, нашлось, разлили по кружкам и выпили за мое возвращение из первой «автомки»...

— Последняя, двадцать пятая, наверное, тоже запомнилась?

— Еще как... Это было весной 1989 года. Я выходил в море на борту ракетносца как заместитель командира дивизии «стратегов» — подстраховывать молодого командира атомохода. Впереди нас в дальнем охранении шла торпедная подводная лодка К-278...

— Это печально известный «Комсомолец»?

— Он самый... За сутки до гибели этого уникального корабля я переговаривался с его командиром капитаном 1-го ранга Ваниным по ЗПС — звукоподводной связи. Вдруг получаю 7 апреля странное радио с берега — дальнейшие задачи боевой службы выполнять самостоятельно, без боевого охранения. И только по возвращении в базу узнал о трагедии в Норвежском море...

— А самый опасный ваш поход?

— В 1983 году. Я — командир 16-ракетного атомного подводного крейсера. Выполняем стратегическую задачу в Западной Атлантике — несем боевое дежурство в кратчайшей готовности к нанесению ответного ракетно-ядерного удара. Вдруг в районе Бермудского треугольника — не зря о нем ходит дурная слава — сработала аварийная защита обоих бортов. Оба реактора заглушились, и мы остались под водой без хода. Перешли на аккумуляторную батарею. Но емкость ее на атомоходах невелика. Спасло то, что удалось найти неподалеку район с «жидким грунтом», то есть более плотный по солености слой воды. На нем и отлежались, пока поднимали

компенсирующие решетки, снимали аварийную защиту...

— А если бы не удалось найти «жидкий грунт»?

— Пришлось бы всплыть на виду у «вероятного противника». В военное время это верная гибель. В мирное — международный скандал. Да и вечный позор для меня как подводника-профессионала.

Кстати, в этом же районе погибла спустя три года небезызвестная К-219. На ней произошел взрыв в ракетной шахте, от ядовитых паров окислителя погибли пять человек. Командир капитан 2-го ранга Игорь Британов вынужден был всплыть...

Мой ракетоносец, однотипный с К-219, находился на соседней позиции, и я по радиоперехвату понял, что у Британова случилась беда. Ходу до него мне было чуть более двадцати часов. Готовлю аварийные партии, штурманскую прокладку, и не зря — вскоре получаю персональное радио: «Следовать в район для оказания помощи К-219. Ясность подтвердить». Ясность немедленно подтверждаю. Но квитанцию на свое радио не получаю. Еще раз посылаю подтверждение — квитанции нет. Снова выхожу в эфир — ни ответа, ни привета. Молчит Москва, и все... А я уже больше часа на перископной глубине торчу — вокруг океанские лайнеры ходят — неровен час под киль угодишь. Наконец приходит распоряжение — оставаться в своем районе. Вроде бы положение К-219 стабилизировалось, помощь не нужна. Стабилизировалось-то оно стабилизировалось, да только на третьи сутки ракетный крейсер затонул. До сих пор не могу себе простить — мог ведь пойти к Британову, не дожидаясь этих треклятых квитанций. Схитрить мог... У меня же и люди подготовленные, и все аварийные материалы на борту... Пришли бы — и все могло быть иначе. Но ведь поверил, что ситуация выправилась. А там окислитель разъедал прочный корпус со скоростью миллиметр в час... О том, что К-219 затонула, узнал только в родных водах, когда пошли на замер шумности в Мотовский залив. В шоке был...

Вообще всю мою морскую походную жизнь снаряды рядом падали, осколки мимо виска проноси-

лись, но ни разу не задело. Это еще с курсантских времен началось. В 1970 году ходил на стажировку на плавбазе ПБ-82 в Атлантику. А там как раз почти точно так же, как К-219, затонула после пожара атомная подводная лодка К-8 и мы пошли в Бискайский залив оказывать помощь. Так что и там по касательной пронесло. Кто-то молился за меня сильно. Везло...

— Суворов бы с вами не согласился. «Раз — везенье, два везенье... Помилуй Бог, а где же уменье?» Не могло одному человеку просто так повезти двадцать пять раз подряд...

— Опыт, безусловно, накапливался от автономки к автономке. Но все-таки море — это стихия, а у стихии свои законы — вероятностные. У меня ведь как было: десять боевых служб до командирства, десять боевых служб командиром подлодки и пять боевых служб — замкомдивом отходил, старшим на борту.

— Первый командирский поход, наверное, тоже памятен?

— Конечно. Все та же Атлантика. Ракетный крейсер стратегического назначения К-245. К счастью, все обошлось без эксцессов. Зато каждый день гонял свой КБР — корабельный боевой расчет — до седьмого пота. Страсти кипели, как на футбольном поле. КБР — боевое ядро экипажа, с которым, собственно, и выходишь в ракетную атаку.

— А если говорить о цене человеческой жизни на море...

— Это особая тема и, в общем, безбрежная... Здесь не бывает аксиом и порой все зависит от конкретной ситуации. Вот вам два случая в одном походе. 1985 год. Идем из родного Гаджиева в Западную Атлантику — устрашать Америку. Я — старший на борту подводного ракетного крейсера. Обходим Англию с севера, и тут командир сообщает, что у матроса Зайцева аппендицит, требуется операция. Доктор получает «добро» и разворачивает операционную. И тут неприятный сюрприз: вместо заурядного воспаления слепого придатка обнаруживается прободная язва двенадцатиперстной кишки. Операция длится

более четырех часов. Доктор докладывает, что требуется специализированная хирургическая помощь, которую можно оказать лишь в береговых условиях. Что делать? Даю радио в Москву. Разрешают вернуться, благо международная обстановка тому не препятствует.

Доктор обкладывает операционное поле стерильными салфетками, заливает разрез фурацилином, и мы ложимся на обратный курс. Приказываю ввести в действие второй реактор, и атомоход мчится полным ходом через два моря домой. Летим в базу, неся матроса с разрезанным животом. В Гаджиево нас встречает главный хирург флота чуть ли не в белом халате и стерильных перчатках. Извлекаем матроса через торпедопогрузочный люк.

«Жить будет?» — спрашиваю хирурга.

«Будет».

Разворачиваемся и снова уходим на боевую службу. Уходим с легким сердцем — спасли матроса. Но не зря говорят: возвращаться — пути не будет. Не проходит и недели — мичман во втором отсеке лезет отверткой в необесточенный щит. Конечно же, короткое замыкание — мощная вспышка. Обгорел — страшно смотреть. Лицо черное, руки, грудь... Глаза белые, как яйца вкрутую — без зрачков. Ясно, ослепнет парень. И что же делать? Снова возвращаться? Ну, не поймут нас. У вас что, спросят, ракетный крейсер или плавучий лазарет? Принимаю решение следовать на позицию. А на душе тошно: ослепнет мичман, инвалида привезем... И вроде как на моей совести все это... Как-то зашел в пятый отсек, где медицинский изолятор. Слышу странный стук — тук-тук, тук-тук-тук... Любой нештатный шум на лодке — это без пяти минут аварийная тревога. Стал вслушиваться... Ага, из-за переборки медблока доносится. Вхожу и столбенею: сидит наш мичман весь в бинтах, повязку на глазах приподнял, спички под распухшие веки вставил и бьет молоточком по чекану — рисунок по латуни выбивает. Ну, я, конечно, от радости на него заорал. И такое облегчение на душе испытал: не ослеп, сукин сын! Будет видеть!

А через неделю он уже на вахту заступил как миленький.

Одно могу сказать: за все двадцать пять автономок ни разу с приспущенным флагом домой не возвращался...

Мы говорили о цене человеческой жизни... А какова цена человеческой судьбы? Ведь в наших походах решались порой и судьбы моряков. 1987 год. Боевая служба в Атлантике. Я как замкомдива подстраховываю молодого командира подводного крейсера капитана 2-го ранга Сергея Симоненко. А у него довольно жесткие отношения с замполитом, и тот приходит ко мне в каюту для разговора с глазу на глаз. Чего я только не услышал о командире: и такой-то он и растакой, и весь экипаж от него стонет, и в море его выпускать нельзя, и еще много всего. Выслушал я, надо как-то реагировать... «Хорошо, говорю, раз такое дело — проведем закрытый социологический опрос». Написал анкеты, анонимные, разумеется, раздал офицерам. Ну и чтобы командира не ставить в неловкое положение, включил в опросный лист и свою фамилию, и старпома, и механика, и замполита. Обработывал анкеты сам. Выяснилась поразительная вещь: командир набрал максимальное число положительных баллов. А самый низкий рейтинг оказался у политработника. О чем я ему конфиденциально и сообщил. И что же? После возвращения в базу этот «комиссар» настроил на меня в политотдел форменный донос: я-де не понимаю кадровую политику партии, подрываю авторитет политработника и все в таком духе. Дело приняло нешуточный оборот. Моей персоной занялся секретарь парткомиссии флотилии. Стал разъяснять мне, что анкетирование — это прерогатива политотдела, что я превысил свои полномочия. В общем, все шло к тому, чтобы положить партбилет на стол. По счастью, у начальника политотдела хватило ума и совести прекратить «охоту на ведьм». Однажды он вручил мне папку, в которой хранилось на меня досье.

— Иди в галюн, сожги и пепел в унитаз спусти.

Так я и сделал.

— А как сложилась судьба командира?

— Сергей Викторович Симоненко окончил академию, вырос в замечательного флотона начальника, ныне вице-адмирал, возглавляет флотилию атомных подводных лодок. А ведь могли по навету списать на берег.

Я теперь анкетирование систематически провожу. И на кораблях, и в штабах. Служить без этого не могу. Ведь если нет поддержки снизу, нельзя руководить военным коллективом, а подводным в особенности.

— Вячеслав Алексеевич, случались ли на боевых службах подвиги в ординарном смысле этого слова?

— Все дело в том, что считать подвигом... Боевое патрулирование у берегов вероятного противника с термоядерным ракетодомом на горбу — само по себе подвиг, коллективный подвиг всего экипажа. Но подвиг, ставший нормой, перестает быть подвигом в глазах общества или большого начальства... Не так ли?

Вам нужны личности... В декабре 1984 года на боевую службу экстренно вышел подводный ракетолосец К-140. Командовать им был назначен капитан 1-го ранга Александр Николаевич Козлов, побывавший в тот год еще в двух «автономках». И хотя уже был приказ о его переводе в Москву, он вынужден был без отпуска снова идти к берегам Америки, поскольку у молодого командира К-140 не было допуска на управление кораблем такого проекта. Козлов ответил «есть!» и повел крейсер в океан. А через неделю его хватанул инфаркт миокарда. Дать радио и вернуться? Но тогда в стратегической обороне страны возникнет ничем не прикрытая брешь. Козлов принимает решение продолжать поход. На время его заменили капитан 2-го ранга А. Лашин, выходивший в море на командирскую стажировку, и старпом капитан 3-го ранга С. Егоров. Известно, как инфарктнику необходимы свежий воздух, спокойная обстановка, зелень... Но где все это взять в стальном корпусе под водой? Корабельный врач давал своему пациенту дышать кислородом из баллончиков спасательного снаряже-

ния, выхаживал, как мог и учили. Через несколько недель Козлов, невзирая на боли в груди, заступил на командирскую вахту. Об инфаркте сообщил по радио только за двое суток до возвращения в базу.

На мой взгляд, Александр Козлов совершил подвиг, не оцененный в должной мере. Чтобы не подводить флотских медиков — куда, мол, смотрели?! — наградной лист на Героя Союза в Москву посылать не стали. А зря...

И вот я о чем еще думаю: Север делает нашу службу чище, чем она могла бы быть в иных климатических условиях...

Нам сегодня многого не хватает, того нет, другого... Но пуще всего не хватает гордости и достоинства. Да, мы бедны. Но только не надо винить в том наших стариков. Мне не стыдно, когда мой батя, приняв 9 Мая чарку за Победу, марширует на месте и поет: «Артиллеристы, Сталин дал приказ!» Он всю войну жег из пушек немецкие танки — четыре ранения, шесть орденов... Нельзя терять морального права смотреть им в глаза — живым и мертвым. Да, я беден, но я горд. И мне не стыдно смотреть в глаза своему внуку Славке. Ему шесть лет. На парадах мы вместе обходим на катере корабли. Он стоит со мной рядом в форменке с гюйсом, в бескозырке и отдает честь нашему флоту. И как бы ни ругали нынешнюю молодежь, она идет нам на смену, и в ней есть свои Сергей Преминины, свои неизвестные нам пока — до трудного часа — герои. Надо только смотреть, кому ты сдаешь свой пост.

* * *

Вся тяжесть ядерного противостояния сверхдержав легла на плечи прежде всего экипажей атомных ракетных подводных крейсеров стратегического назначения. Это явствует и из самого названия этих кораблей и из сути их боевой службы — быть в постоянной готовности к ракетному залпу, где бы они ни находились.

Бывший моряк-подводник поэт Борис Орлов сказал об этом так:

За нашей подлодкой — невидимый след.
Не будет ни криков, ни шума.
Возможно, вернемся, а, может быть, нет...
Но лучше об этом не думать!

Двадцать пять раз именно так уходил в моря адмирал Вячеслав Попов.

25 «автономок».

25 разлук.

25 затаенных прощаний с миром живых навсегда.

25 неведомых миру побед...

И в общей сложности — восемь лет под водой.

Один из командиров подводных ракетносцев стратегического назначения, ныне контр-адмирал Николай Малов пишет: «Когда в 1983 году США и НАТО развернули в Европе ракеты «Першинг-2» и «Томагавк» с подлетным временем к городам СССР не более 6 минут, советское правительство приняло адекватные меры: приказало своим подводным ракетносцам вновь выдвинуться к берегам Америки. В той ситуации Ракетные войска стратегического назначения (РВСН) оказались малоэффективными. Боевая нагрузка на подводные корабли резко возросла. Многие экипажи выполняли по две боевые службы в год, иные проводили под водой (с учетом предподходовой подготовки) до 200 суток при норме в 60...

...С 1967 по 1993 год ракетные подводные крейсера выполнили более 2000 походов на боевую службу, проведя под водой в общей сложности почти 500 лет. Причем это не просто плавание само по себе, а патрулирование с термоядерными баллистическими ракетами на борту — на грани войны и мира».

В годы Великой Отечественной летчиков дальнебомбардировочной авиации, совершивших по 10 успешных вылетов, согласно приказу народного комиссара обороны № 0299, представляли к званию Героя Советского Союза. С известной натяжкой можно приравнять подводный ракетный крейсер к воздушному кораблю дальнебомбардировочной авиации. Однако ни один командир-подводник, имевший не то что 10, а 20 и более успешных «вылетов»-походов, приравненных к «боевым действиям в мир-

ное время», ни один за всю историю стратегического сдерживания вероятного противника в океане не получил Звезды Героя. Почему? Может быть, потому, что этот незримый, но сверхнапряженный ратный труд был незаметен высокому кремлевскому начальству?

Но еще не поздно исправить эту явную историческую несутразицу.

Поклон кораблю

Никогда не думал, что к кораблю можно ревновать, как к женщине. Я думал, это было только со мной...

Ночное всплытие посреди Средиземного моря. Голос командира, взобравшегося под верх высокой стальной трубы выходной шахты:

— Погасить плафон под люком!

В центральном посту гаснет самый яркий светильник. Ни один отблеск света не должен вырваться из рубки в ночную темь. Мало ли кто озирает сейчас поверхность моря — чужой перископ, чужой бинокль, чужой самолет?..

Командир рвет рычаг кремальерного затвора, тяжеленную крышку отбрасывают пружины амортизатора и напор внутри лодочного давления, хлопок по барабанным перепонкам и в глубокий колодец выходной шахты низвергается поток свежайшего морского воздуха, холодного и слегка солоноватого.

— Отдраен верхний рубочный люк! — возглашает командир голосом жреца, начинающего ночную мистерию, и вахтенный центрального поста, безмолвный писец, заносит сакральные слова в вахтенный журнал.

По бесконечному вертикальному трапу в узкой — по самые плечи — шахте выбираюсь наверх, к полумночным звездам. Сверху падают тяжелые соленые капли. Остро пахнет соляром и рыбой. Должно быть, прошли сквозь косяк макрели или пеламиды. В ячейках обрешетки вспыхивают огненные точки рачков-светлячков.

Мостик еще не обсох после подводного плавания. Во всех его лунках, углублениях, вмятинках поблескивает вода, прихваченная всплытием, — будто дождевая вода на асфальте... Где он, этот асфальт?

В лунном фосфоре борт и рубка, зыбкая морская рябь.

Редкие волны запахиваются на палубе внахлест. Ударяясь о лодочное железо, гребни их вспыхивают зеленоватым светом. Жидкий огонь фосфоресценции лижет ватерлинию. Глухо стукнулась о шпигатную решетку морская черепаха и поспешно ринулась прочь, разгребая плоскими лапами воду, насквозь просвеченную луной.

Я думал, что только со мной, только с нашим экипажем подводная лодка была связана так кровно и так интимно. Но в Питере я встретил последнего командира «Буки четырехста девятой» капитана 1-го ранга Михаила Фролова и понял, что и ему она дорога так же, как и мне, что и его наша старая «дизелюха» выносила из океанских глубин, а порой и из беды, как верный конь выносит хозяина с поля боя. И хотя мы никогда с ним не виделись и даже не знали друг о друге, имя общего корабля сразу же сблизило нас настолько, что мы немедленно наполнили чарку.

— Нет ее больше, нашей ласточки, — грустно молвил Фролов. — В девяносто втором спустили флаг и за ноздрю оттащили на Зеленый Мыс...

Зеленый Мыс — это корабельное кладбище под Мурманском.

Стали вспоминать, по каким морям, портам и странам хаживала наша «четыреста девятая» за двадцать два своих года честной корабельной жизни: Северный Ледовитый океан, Атлантический, Средиземное, Балтийское, Карибское моря, Египет, Сирия, Тунис, Югославия, Куба...

— А все-таки счастливая была лодка, — вздохнул я. — Никого из нас не погубила.

— Не скажи! — возразил Фролов. — Я тут статистику за двадцать лет изучил. Каждые четыре года на «четыреста девятой» были жертвы: то матрос в цистерне задохнется, то током шархнет, то придавит где...

Это вас с Невяровичем (командир Б-409 в 1975—1977 годах. — Н. Ч.) пронесло, а на мою долю два покойника выпало.

Служил у меня матрос Агеев, электрик четвертого отсека. Трудяга, каких свет не видел, толковый непьющий парень, родом из деревни. Я его даже отпуском поощрял. Нравился мне боец. Поручил ему какой-то ремонт электрокомпрессора, так он всю ночь с ним возился, пока в строй не ввел. Утром прихожу на лодку. Дежурный по кораблю докладывает: «Товарищ командир, у нас ЧП: снова вскрыли провизионку. Похитили бутылку сухого вина и две банки сгущенного молока».

«Кто?» — спрашиваю. И ушам не поверил. «Матрос Агеев», — отвечает. Были у нас такие ухари, дважды вскрывали. Но чтоб Агеев... В кают-компании завтракали, сел и я за стол. Да кусок в горло не лезет. Вдруг как толкнуло что: «Агеева ко мне! Где Агеев?» Объявили по трансляции: «Матросу Агееву прибыть к командиру!» Нет Агеева. Искать по отсекам! Облазили все — нет матроса. Заглянули в аккумуляторную яму, а он там. Сделал петлю из лямки ПДУ (портативное дыхательное устройство. — Н. Ч.) и повесился в нижнем ярусе. Там невысоко, так он ножки подогнул... Вытащили — остыть еще не успел. Жалко парня до слез!

Стал разбираться. Старпом, узнав о вскрытии провизионки, объявил об этом по трансляции: мол, так и так, матрос Агеев вором оказался, отличник наш, маяк и передовик. Тот услышал и сказал только одну фразу: «Ну, я все понял...» Встал и ушел.

Я так себе понимаю. Провозился Агеев с электрокомпрессором всю ночь, проголодался, ну и вскрыл хилую дверцу, чтоб подкрепиться. По-простому, по-работяжки. Нехорошо, конечно, но не велик грех, простили бы ему. А старпом решил его воспитнуть... Прокурор потом сказал: ваш матрос погиб от собственной честности. Таким его дома воспитали. Душа ни вины, ни позора не вынесла. Редкий по нынешним временам случай.

Вторая беда. Готовились к выходу в море. Лодку

вылизали как никогда. Все в строю, все пашет, крутится, вертится. Эскадренную комиссию прошли — пять шаров. Флотскую — отлично. Потом из Москвы приехала группа товарищей. Большую лопату привезли. Копали, копали, проверяли, опрашивали — все в норме. Все как положено. Стопроцентно готовы к выходу в большие моря. Сам удивлялся. Никогда так не было, чтоб все было!

В последний день перед выходом грузим мины. Шли на боевую службу в минном варианте. Вдруг лопается трос и мина по лотку — 800 килограммов по смазанным салазкам — летит в отсек. У меня фуражка вместе с волосами приподнялась. Но вижу — все обошлось. Все живы, все целы. Вылезает из первого отсека лейтенант-минер. Лицо белое: «Товарищ командир, Бикчентаева придавило». Даже пикнуть не успел. Грудную клетку смяло.

Тут снова комиссии налетели торпедопогрузочное устройство проверять — все в норме, сроки испытаний выдержаны, трос на экспертизу отправили. Эксперты понять ничего не могут — сталь качественная, без заводского брака. Такие обрывы раз в сто лет случаются. На всякий случай нас от похода хотели отстранить — шутка ли, такое ЧП?! Но адмирал Касатов оставался за главкома, он и распорядился — пусть выходят. До сих пор ему за это благодарен. Вышли, отплавали, все задачи выполнили. Но вот что я думаю. Матрос погиб как бы мне в назидание. Знамение такое: смотри, командир, с ядерным оружием выходишь, у тебя на борту 75 душ. Помни о смерти и не резвись, как щенок, которого с поводка спустили. Всякий корабль — военная машина, а она жертвоприношений требует. Вот и наша «букашка» кого казнила, кого миловала. Не все так просто...

И все-таки она была счастливой, как и весь 641-й проект. Ни одна из лодок этой серии не погибла в море, не канула в бездну. Все экипажи вернулись домой. Говорят, в разработке проекта участвовала женщина. Может быть, потому у субмарин типа «фокстрот», как ее окрестили американцы, столь красивый, элегантный силуэт?

...Теперь это только снится... Центральный пост, набитый людьми и приборами, обрамленный в круг межотсечного лаза, как картина эпохи Возрождения. В тоннельной перспективе разместились купно, как в пилотской кабине, один за другим и друг подле друга — командир в узком железном креслице, старпом у пульта связи с отсеками, вахтенный механик на сейфе живучести, боцман на рулях глубины...

Поднят перископ, и журчание, с каким он вспарывает поверхность моря, слышно здесь из выносного динамика гидрофонов.

— По местам стоять! К всплытию!

Вырез в крыше ограждения мостика сплошь забит крупными звездами. Командир стоит в этой звездной проруби по пояс. По пояс Ориона. Лунная дорожка пролегает от нашего борта до горизонта широченным проспектом.

Кажется, мы уже никогда не вернемся из этого похода...

А командир наш, капитан 3-го ранга Евгений Невярович, кроме отчетов по торпедным атакам писал, оказывается, и стихи. Сегодня их поют, как песни...

Я прикинул: через нашу подводную лодку прошло со дня ее постройки и до спуска флага более дюжины экипажей, несколько сот моряков. И для каждого она родная. И пусть все они рассеяны по стране, все мы объединены именем корабля в некое незримое, но реальное братство. Кинь клич — соберемся, если надо. И имя корабля будет нам паролем.

Непревзойденные достижения подводного флота России

Начало нашему атомному флоту положил в 1952 году Сталин, которому разведка донесла, что американцы приступили к строительству атомной подводной лодки, и который тут же дал соответствующее

распоряжение наркому В. Малышеву. Спустя шесть лет это распоряжение было воплощено в сталь и уран: атомарина К-3, «Ленинский комсомол», раздвинула своими бортами сначала Белое, потом Баренцево море, а затем и Атлантический океан.

«В НАТО, — отмечает контр-адмирал Николай Мормуль, — действовала, как известно, межгосударственная интеграция: США строили только океанский флот; Великобритания, Бельгия, Нидерланды — противолодочные корабли, остальные специализировались на кораблях для закрытых «театров» военных действий. Мы же все делали в одиночку. На этом этапе кораблестроения мы лидировали по многим тактико-техническим элементам. У нас были введены в строй комплексно-автоматизированные скоростные и глубоководные боевые атомные подводные лодки, крупнейшие амфибийные корабли на воздушной подушке. Мы первыми внедрили крупные быстроходные противолодочные корабли на управляемых подводных крыльях, газотурбинную энергетику, крылатые сверхзвуковые ракеты, ракетные и десантные экранопланы.

Следует отметить, что в бюджете Министерства обороны СССР доля ВМФ не превышала 15%, в Соединенных Штатах Америки и Великобритании она в два-три раза больше».

Тем не менее, по данным официального историографа флота М. Монакова, боевой состав ВМФ СССР к середине 80-х годов «насчитывал 192 атомные подводные лодки (в том числе 60 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения), 183 дизельные подводные лодки, 5 авианесущих крейсеров (в том числе 3 тяжелых типа «Киев»)...

38 крейсеров и больших противолодочных кораблей 1-го ранга, 68 больших противолодочных кораблей и эсминцев, 32 сторожевых корабля 2-го ранга, более 1000 кораблей ближней морской зоны и боевых катеров, свыше 1600 боевых и транспортных летательных аппаратов. Применение этих сил осуществлялось в порядке обеспечения мероприятий стратегического ядерного сдерживания и обеспече-

ния национально-государственных интересов страны в Мировом океане в рамках концепции, разработанной С. Горшковым на рубеже 60—70 гг.».

«Голубая лента» «Серебряного кита»

Контр-адмирал запаса Николай Григорьевич Мормуль — один из тех моряков-инженеров, которые стояли у истоков отечественного атомного флота. Крупнейший практик в области корабельной ядерной энергетики Мормуль как член Правительственной комиссии принимал самое деятельное участие в испытании новейших подводных лодок, в том числе и головного ракетного подводного крейсера стратегического назначения. Бывший главный корабельный инженер Северного флота, затем начальник Технического управления КСФ Николай Мормуль так рассказывал об испытании самой скоростной в мире подводной лодки.

— Мне выпала честь испытывать и принимать в состав нашего флота самую быстроходную в мире подводную лодку К-222.

К сожалению, от наших соотечественников скрывали не только подводные катастрофы, но и наши бесспорные победы в недрах океана. Ведь и о рекордном погружении на небывалую для подводных лодок глубину в 1000 метров страна узнала только после гибели уникальной подводной лодки К-278 (печально известного «Комсомольца»). Вот и об этом рекорде русские люди узнают только сейчас, когда рекордсмен скорости К-222 доживает свой век у последнего причала.

Но ведь это было! И было ни много ни мало 35 лет назад.

Впрочем, моряки об этой лодке хоть и понаслышке, но знают. Она известна им по кличке «Золотая рыбка».

Американцы называли ее «Серебряный кит», английский справочник присвоил необычной лодке необычное наименование — «Папа», по одной из букв морского международного семафора. С «Серебря-

ным китом» все понятно — это за цвет титана. Но почему «Золотая рыбка»? Да потому что создавалась и строилась ровно десять лет: с декабря 1959 года по декабрь 1969-го. За это время титан, из которого был создан ее прочный корпус, воистину приблизился по своей себестоимости к цене золота. Надо еще учесть, что по ряду причин К-222 в серию не пошла, и потому, как головной опытовый корабль, обошлась всем нам очень дорого.

Вспоминает один из первых членов экипажа рекорсменов командир электротехнического дивизиона капитан 2-го ранга Константин Поляков:

— Настал день, когда открылись ворота цеха и наш «заказ» вывели на слип. Это был большой праздник для экипажа, конструкторов, корабелов-строителей. Корабль, еще сухой, ни разу не «пробовавший вкуса» морской воды, возвышался над заводским забором и был прекрасно виден в Северодвинске с улицы Первомайской. Тогда же нас посетил и главком ВМФ С. Г. Горшков.

Спускали нашу лодку на воду зимой. Лед, сковывавший заводскую гавань, пришлось разогревать паром, а потом разгонять буксирами.

Когда раздался крик: «Заказ коснулся воды!», из рук «крестной матери» — местной красавицы — полетела бутылка шампанского, и носовой обтекатель корабля окрасился белой пеной. Но одной бутылкой дело не обошлось — слишком уж долго ждали мы этого момента. Наш минер Степняков разбил свою бутылку о крышки торпедных аппаратов, штурман Лаурайтис — о перо руля, я — в районе отсека электрогенераторов, другие тоже вспенивали шампанское в местах своих «заведований».

Уже при свете прожекторов буксиры прижали лодку к дебаркадеру.

А потом пошли швартовые испытания, приемка всех видов снабжения, отработка курсовых задач...

13 декабря наша «первая титановая» вышла на ходовые испытания, которые завершились через 13 су-

ток. И сумма цифр номера нашего проекта была тоже равна 13. Но все это нас не смущало. Главное, что лодка после испытаний была принята. Однако на этом дело не кончилось. К-222 еще долгое время находилась в опытовой эксплуатации. Мы пересекали экватор и Гринвич, ходили подо льдами и в теплых водах... Не все было гладко: трещал металл, случались разрывы в третьем контуре и системе гидравлики... Но люди были воистину прочнее титана. Выдержали все.

Можно сказать, «Серебряный кит» послужил испытательным полигоном для создания корабля XXI века — сверхглубоководной торпедной атомарины К-278, более известной как «Комсомолец».

И все же именно на нем была достигнута небывалая подводная скорость — 44,7 узла (80, 4 км/ч). Так что эпитет «золотая» надо понимать и как «счастливая рыбка», сорвавшая нам легендарную «голубую ленту».

Напомню вкратце, как возник этот весьма лестный для кораблей и их капитанов приз — голубая лента.

В 1840 году малотоннажный пароход «Британия» открыл эру регулярного трансатлантического судоходства между Европой и Америкой. С той поры все судоводители стремились как можно быстрее пересечь Атлантику. Голубая лента сначала чисто символически, а затем в виде серебряного кубка вручалась капитану-победителю с не меньшими почестями, чем олимпийскому чемпиону. На протяжении без малого полутора столетий именно для Атлантики строились самые быстрые лайнеры и самые скоростные крейсера, способные их перехватывать в случае боевых действий. Злосчастный «Титаник» погиб именно в погоне за престижнейшим титулом.

Разумеется, К-222 сооружалась вовсе не для того, чтобы бить рекорды на трассе морского марафона Европа — Америка. Но строилась она прежде всего для Атлантического океана как подводный рейдер, способный догонять самую быстроходную надводную цель, например, авианосец, и столь же проворно оторваться потом от преследователей. И если Хрущеву не удалось догнать и перегнать Америку в мирном

соревновании, в скорости подводных крейсеров мы американские ВМС обогнали, и довольно ощутимо.

Я не случайно упомянул Хрущева, так как именно при нем и за его подписью вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О создании скоростной подводной лодки, новых типов энергетических установок и научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ для подводных лодок».

А ведь еще и двух лет не прошло, как в состав ВМФ была принята первая атомная подводная лодка. И вот сразу рывок в совершенно неведомые технические выси.

К-222 была еще на стадии эскизного проектирования, а для нее создавалась принципиально новая отрасль металлургической промышленности — технология титановых сплавов, доселе невиданная. Проектирование уникальной титановой лодки было поручено ленинградскому ЦКБ-16. Главным конструктором 661-го проекта назначили академика Н. Н. Исанина. Ему помогали его заместители, хорошо известные в кругу специалистов кораблестроители Н. Шульженко, В. Борисов, П. Семенов, В. Положенцев, А. Антонович и Е. Корсуков.

От Главного управления кораблестроения ВМФ СССР за ходом работ наблюдал капитан 1-го ранга Ю. Ильинский, а затем капитан 2-го ранга В. Марков. Все это уже история...

За несколько дней до начала нового — 1970 года все испытания, предусмотренные программой, были закончены. Все, кроме стрельбы ракетами. Подводный старт не позволял осуществить лед, сковавший море.

Однако все думали о другом: о скорости, какую покажет наша «золотая рыбка».

Пасмурным декабрьским днем мы, члены госкомиссии, отдав честь кормовому флагу, вступили на борт К-222. Первым шел председатель комиссии контр-адмирал Федор Иванович Маслов, за ним его заместитель, он же командир бригады АПЛ контр-адмирал В. Горонцов, и ваш покорный слуга. Нас встретили командир лодки капитан 1-го ранга Ю. Голубков, командир БЧ-5 — капитан 2-го ранга В. Самохин.

Все немного волновались. Шутка ли, на такое дело идем — на установление мирового рекорда. Причина волнений была не только в спортивном ажиотаже. Испытание, тем более под водой, дело всегда рискованное. Никто не мог сказать, как поведет себя на глубине стометровый стальной снаряд весом в 6000 тонн, несущийся со скоростью без малого 90 километров в час. Тем более что глубина нашего полигона не превышала 200 метров. Наверху — лед, внизу — грунт. Малейшая ошибка в управлении горизонтальными рулями или отказ авторулевого, и через 21 секунду нос атомохода врежется либо в лед, либо в ил.

Погрузились. Выбрали, разумеется, среднюю глубину — 100 метров. Дали ход. По мере увеличения оборотов все ощутили, что лодка движется с ускорением. Это было очень непривычно. Ведь обычно движение под водой замечаешь разве что по показаниям лага. А тут, как в электричке — всех назад повело. Дальше, как говорится, больше. Мы слышали шум обтекающей лодку воды. Он нарастал вместе со скоростью корабля, и, когда мы перевалили за 35 узлов, в ушах уже стоял гул самолета.

Наконец вышли на рекордную — 42-узловую скорость! Еще ни один обитаемый подводный снаряд не разверзал морскую толщу столь стремительно. В центральном посту стоял уже не «гул самолета», а грохот дизельного отсека. По нашим оценкам, уровень шума достигал 100 децибел.

Мы не сводили глаз с двух приборов — с лага и глубиномера. Автомат, слава Богу, держал «златосрединную» стометровую глубину. Но вот подошли к первой поворотной точке. Авторулевой переложил вертикальный руль всего на три градуса, а палуба под ногами накренилась так, что мы чуть не посыпались на правый борт. Схватились кто за что, лишь бы удержаться на ногах. Это был не крен поворота, это был самый настоящий авиационный вираж, и если бы руль переложили чуть больше, К-222 могла бы сорваться в «подводный штопор» со всеми печальными последствиями такого маневра. Ведь в запасе у нас на все про все, напомним, оставалась 21 секунда!

Наверное, только летчики могут представить всю опасность слепого полета на сверхмалой высоте. В случае крайней нужды на него отваживаются на считанные минуты. Мы же шли в таком режиме 12 часов! А ведь запас безопасности нашей глубины не превышал длины самой лодки.

Почему испытания проводились в столь экстремальных условиях? Ведь можно было найти и более глубоководный район, к тому же свободный ото льда. Но на это требовалось время. А начальство торопилось преподнести подарок генсеку Леониду Ильичу Брежневу по случаю его дня рождения. И какой подарок — «голубую ленту» Атлантики для подводных лодок! Впрочем, о человеке, чей портрет висел в кают-компании нашей атомарины, мы думали тогда меньше всего.

Командир корабля капитан 1-го ранга Юрий Голубков любовался точной работой прибора рулевой автоматики. Пояснял председателю госкомиссии смысл пляшущих кривых на экране дисплея.

— Это все хорошо, — мудро заметил Маслов, — до первого отказа. Переходи-ка лучше на ручное управление. Так-то оно надежнее будет.

И боцман сел за манипуляторы рулей глубины.

Удивительное дело: 42-узловой скорости мы достигли, задействовав мощность реактора всего на 80%. По проекту нам обещалось 38.

Даже сами проектанты недоучли рациональность найденной конструкции корпуса. А она была довольно оригинальной: носовая часть лодки была выполнена в форме «восьмерки», то есть первый отсек располагался над вторым, в то время как на всех прочих субмаринах было принято классическое линейное расположение отсеков — «цугом», друг за другом. По бокам «восьмерки» — в «пустотах» между верхним окружением и нижним — размещались десять контейнеров с противокорабельными ракетами «Аметист». Такая мощная лобовая часть создавала обводы, близкие к форме тела кита. А если к этому прибавить и хорошо развитое оперение из стабилизаторов и рулей, как у самолета, станет ясно, что абсолютный рекорд

скорости был достигнут не только за счет мощности турбин и особой конструкции восьмилопастных гребных винтов. После 12-часового хода на максимальных режимах всплыли, перевели дух. Поздравили экипаж с рекордным показателем, поблагодарили сдаточную команду, представителей науки, проектантов, ответственного строителя П. В. Гололобова. После чего послали шифровку в адрес Л. И. Брежнева за подписями председателя комиссии и комбрига: «Докладываем! Голубая лента скорости в руках у советских подводников».

Глубокой декабрьской ночью 1969 года, насыщенные небывалыми впечатлениями, мы вернулись в базу. Несмотря на поздний час, нас радостно встречало высокое начальство. Правда, вид у рекордсменки был скорее боевой, чем парадный. Потоки воды ободрали краску до голого титана. Во время циркуляций гидродинамическим сопротивлением вырвало массивную рубочную дверь, а также многие лючки легкого корпуса. Кое-где были вмятины. Но все это ничуть не омрачало радость победы.

После доклада о результатах испытаний сели за банкетный стол и пировали до утра.

Спустя несколько дней мы обновили свой рекорд: на мерной миле при развитии полной — стопроцентной — мощности энергоустановками обоих бортов мы достигли подводной скорости в 44,7 узла (82,8 км/ч). Вот уже 24 года этот рекорд является абсолютным мировым достижением. Не знаю, вписан ли он в Книгу Гиннеса, но в историю нашего подводного флота он занесен золотыми буквами.

Печально сложилась судьба обладательницы «голубой ленты». В серию лодка 661-го проекта не пошла, прежде всего из-за высокой шумности. На флот пошли подводные корабли II, III поколения других проектов.

Немало поплавав, «Золотая рыбка» к концу 70-х годов встала на ремонт. Ее отвели на ту же судовой верфь, где она и родилась. Помимо среднего ремонта предусматривалась и перезарядка обоих реакторов.

И вот тут случилась большая неприятность. По раз-

гильдияству одного из матросов во время перезарядки внутри только что загруженного свежей активной зоной реактора уронили гаечный ключ. Поначалу этот факт попытались скрыть. Можно себе представить, что бы произошло, если бы ключ попал в урановые стержни. Авария грозила бы перегоранием каналов и распространением активности... В конце концов факт стал явью. Чтобы извлечь ключ и поставить защитные устройства для каждого канала, решили выгрузить свежую активную зону и после установки защитных устройств произвести повторную загрузку. Все это затянуло время и без того куда как долгого ремонта. Торопились. Поэтому монтаж в системе управления и защиты реактора был произведен по старым чертежам, изготовленным еще на стадии строительства лодки, а потом забракованным. В общем, комплект чертежей оказался неоткорректированным. В результате перепутали фазы электропитания в механизмах реактора. Произошел, как говорят специалисты-атомщики, «неконтролируемый выход на мощность» ядерного котла. Несанкционированный пуск вовремя не заметили. В реакторе и в системе первого контура резко возросли температура и давление. До беды оставались считанные мгновения. По счастью, лопнул компенсатор главного насоса, который сработал как «нештатный» предохранительный клапан.

Авария обошлась малой кровью: локальной разгерметизацией первого контура и выбросом в необитаемое помещение нескольких тонн слабо радиоактивной воды. Никто из моряков не пострадал. Мне как начальнику технического управления флота поступил невнятный, но успокаивающий доклад. Я послал в Северодвинск своего заместителя, а на следующий день вылетел сам.

Собралась межведомственная комиссия. Предложения комиссии по восстановлению были простейшими и кардинальными по смыслу, но нереальными по существу. Предлагалось заменить часть оборудования пострадавшей энергоустановки на новое. В природе запасного оборудования не существовало, оно было заказано, но не изготовлено.

Для его изготовления требовалось несколько лет. Такое решение удовлетворило всех членов комиссии, представителей ВМФ, так как никто из присутствующих не нес ответственности за боеготовность флота.

Осмотрев место аварии, посоветовавшись с технологами и сварщиками, установив аккордную плату, я как «хозяин» корабля и председатель комиссии принял другое решение. Предложил заварить трещину и провести в «холодную» и в «горячую» испытания атомной установки. Испытания и снятие параметров предложил производить с участием членов комиссии по своим направлениям.

Большинство членов комиссии меня не поддерживали (кроме проектантов Н. Ф. Шульженко). Тем не менее мы взялись за дело. Трещину заварили. Главная энергоустановка выдержала все испытания, о чем было доложено командующему Северным флотом адмиралу В. Н. Чернавину. Командующий одобрил наше решение и результаты испытаний. Подводная лодка К-222 снялась со швартовых и ушла в главную базу флота, а высокая межведомственная комиссия продолжала спорить, что и как делать.

«Золотая рыбка» с заваренной трещиной в первом контуре отплавала еще десять лет — то есть до конца установленного срока службы.

Ныне уникальная подводная лодка доживает свой трудный и славный век на корабельном кладбище Северодвинска, среди других подводных исполинов, на чьих «китовых» спинах держались когда-то морская мощь и международный престиж нашего государства. Разве не заслуживает непревзойденный, подчеркиваю — непревзойденный в течение четверти века, а возможно и дольше, — чемпион мира по подводной скорости лучшей участи, чем гнить у причалов отстоя? Помимо всего прочего — это живой памятник и нашим морякам-подводникам, выбившим в упорной схватке за господство в глубинах океана паритет с подводным флотом США, и свидетельство мастерства наших русских умельцев, чьими руками и чьим разумом были построены самые глубоководные и самые быстроходные подводные корабли XX века.

...Теперь они заговорили. Стали рассказывать, куда и зачем ходили в дальние моря и что там с ними приключалось. Тридцать лет хранили молчание, согласно «подписке о неразглашении», но прошли сроки, и подводные сфинксы заговорили.

Контр-адмирал в отставке Василий Каневский — единственный в отечественном флоте моряк, которому удалось замкнуть орбиту подводной кругосветки. Произошло это в два приема, точнее, в два похода: оба витка, разойдясь в разные стороны света, сомкнулись на Камчатке.

Первую ветвь своей подводной орбиты Каневский проложил в 1963 году — от берегов Мурмана до Камчатки. Тогда он уходил на подводном ракетоносце К-178 под командованием капитана 1-го ранга Аркадия Михайловского. В истории нашего флота это был первый подледный поход подводного корабля с баллистическими ракетами на борту. До этого под лед уходили только торпедные атомарины. Ракетоносец — инженерное сооружение на порядок сложнее, чем носитель торпед, и вероятность технических каверз на нем соответственно выше. Довольно вспомнить взрыв ракетной шахты на печально известной К-219. Но «двести девятнадцатая» после аварии сразу всплыла. А вот у К-178 такой спасительной возможности под паковыми льдами не было. И все — от командира до кока — прекрасно это сознавали.

— Само по себе нахождение подо льдом, — рассказывает контр-адмирал Каневский, — в течение многих суток, в то время как его толщина местами достигает до 50 метров, — это ловушка... Вероятность срочно найти «дырку» во льду близка к нулю. Эти обстоятельства вызывают у экипажа чрезвычайное психологическое напряжение. Тут любая авария — пожар, пробоина, взрыв — верная гибель. Особенно не по себе было, когда приходилось пролезать в щель между массивными клыками-сталактитами нижней кромки льда и вершинами подводных хребтов...

Одна из главных задач, стоявшая перед команди-

ром К-178, — поиск развода между льдинами — полыньи, в которой можно было бы всплыть для ракетного залпа. Мало найти, надо было умудриться всплыть в какой-нибудь трещине, не ободрав об острые края корпус. «Вписать» огромный подводный крейсер в такую щель все равно что посадить «боинг» на вертолетную площадку. Этот маневр — вертикальное всплытие, подобный подъему кабины лифта, отработывался подводниками впервые. Командир должен ощущать габариты корпуса своей атомарины, ее инерцию и массу столь же ясно, как параметры собственного тела. И Михайловскому удалось с первой же попытки всплыть в обнаруженной полынье.

Учились и приледнятьсья — зависать под ледяным панцирем, упираясь в его твердь носом и макушкой рубки. Всего за тот поход пришлось всплывать и приледнятьсья 10 раз, в том числе в районе Северного полюса.

Зачем им надо было тревожить вечный покой под ледяной шапкой Земли? Затем, что его уже растревожили американские атомарины, которые шныряли из Чукотского моря в Баренцево вдоль северного фасада России, выцеливая при этом ее «военно-промышленные объекты» — читай, города — для будущих ракетно-ядерных ударов. Первый трансарктический рейд подобного рода совершил еще в 1958 году американский атомоход с именем, позаимствованным у Жюль Верна, — «Наутилус». Вслед за ним подкупольное пространство Арктики исчертили своими трассами «Си Скейт», «Сарго», «Си Дрэгон», «Джордж Вашингтон»... Освоив этот самый труднодоступный военно-морской театр, американцы прекратили подледные плавания ввиду чрезвычайного риска и полной уверенности, что никто кроме них туда не сунется. Вот тогда-то на подледную арену и вышли наши атомарины, дабы перекрыть направление безответных ударов.

— Мы не только готовили свое оружие к бою, — продолжает рассказ контр-адмирал Василий Каневский, — но и вели уникальную океанографическую работу: исследовали рельеф дна под килем, изучали возможности радиосвязи и навигационной аппара-

туры в высоких широтах, определяли скорость звука на разных глубинах и многое другое, что позволило потом надежно освоить эту не просто стратегическую, но и великую национальную трассу России.

И это чистая правда. Шутка ли, пересечь все приполярные наши моря за 136 часов, невзирая на сезон, погоду, ледовую обстановку и прочие «прелести», которые подчас вынуждают корабли оставаться во льдах на зимовку.

Итак, погрузившись между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей, К-178 всплыла в Чукотском море, оставив под ледяным панцирем 1617 миль. Пройдя Берингов пролив, лодка вошла в Тихий океан и вскоре ошвартовалась в одном из уголков обширного Авачинского залива.

Ни сном ни духом не ведал капитан 2-го ранга Каневский, что через три года снова вернется сюда, но уже через другое полушарие планеты.

...Мир потрясла сенсация: американская атомная подлодка «Тритон» совершила кругосветное подводное плавание через три океана. Снова ожила опасная концепция «безответного превентивного удара» по СССР. Снова был брошен стратегический вызов. Северный флот его принял. В Москве решили перекрыть рекорд американцев втрое, то есть обогнуть «шарик» отрядом из трех атомарин.

2 февраля 1966 года из заметенной снегами, но не скованной льдами бухты Кольского полуострова вышли и взяли курс на запад две атомные подводные лодки. На головном корабле — К-116 — с ядерными крылатыми ракетами шел в качестве представителя Генерального штаба Вооруженных сил СССР капитан 2-го ранга Каневский. На борту ракетоносца располагался и походный штаб отряда под началом контр-адмирала А. Сорокина. Вел атомный крейсер навстречу неведомым судьбам капитан 2-го ранга В. Виноградов.

Об этом походе немало писали, точнее трубили в фанфары. Чем больше трубили, тем более умаляли величие сотворенного... Чего это стоило, знают лишь те, кто нес в тех отсеках тревожные вахты много недель кряду.

Третья лодка в поход не вышла из-за серьезной неисправности реактора. Так что на побитие американского рекорда отправились К-116 и К-133. Шли друг за другом на заранее установленной дистанции и глубине движения, поддерживая между собой звукоподводную связь. С берегом же в целях скрытности соблюдали полное радиомолчание. Маршрут был достоин Магеллана: предстояло обогнуть Скандинавию, пройти всю Атлантику до антарктических вод, преодолеть коварнейший пролив Дрейка, затем пересечь Тихий океан и всплыть близ камчатских вулканов.

Шли, не зная броду, то есть не зная об океанских глубинах ничего конкретного. Для того и шли в «слепой полет» вокруг Земли, чтобы узнать. Тут они с Магелланом были в равном положении, даром что проходили Южную Атлантику с разрывом в четыре века. Перед выходом расспрашивали наших китобоев о характере плавучих льдов в проливе Дрейка. Но ничего путного китобой сообщить не смогли — они охотились в иных местах. Пригодились, как ни странно, записки капитана Ивана Крузенштерна, огибавшего Южную Америку полтора года назад на паруснике «Надежда».

— Сведения Крузенштерна, — говорит Каневский, — оказались весьма достоверными. Однако маневрировать между айсбергами в подводном положении, сохраняя генеральный курс, мы не могли. При нашей глубине погружения в 300 метров нас поджидали ледяные стены, уходившие вниз на 800 и даже на 1000 метров. Включали эхопеленгатор, но айсберги торосились, наползая друг на друга, и от этого стоял постоянный шум, который напрочь засвечивал экраны гидроакустического комплекса.

С огромным трудом прошли они и это «поле смерти». Роковой мыс Горн, где схлестываются течения двух океанов, встретил их подводным штормом: огромный, почти в пять тысяч тонн атомоход качало даже на глубине 50 метров. Трудно было представить, что творилось наверху. Они шли через южные тропики Тихого океана...

Открываю академический том «Океанография». Ученый труд, объясняя те или иные явления в гидросфере планеты, и по сию пору пестрит оговорками вроде «надо полагать», «скорее всего», «существует несколько версий»... Обратная сторона Луны изучена лучше, чем ложе Мирового океана. Подводники шли в неведомое. Командиры, конечно, знали о таком явлении, как апвеллинг — мощном подъеме вод из глубины. Предполагалось даже, что именно такая гигантская внутренняя волна и утащила в бездну американский атомоход «Трешер» в апреле 1963-го. Каневский вспомнил об этом, когда на подходе к острову Пасхи подводный ракетоносец неожиданно и неудержимо стал проваливаться на глубину. Под килем было два километра, а на глубиномере — предельные 300 метров. Черная стрелка ползла за красную риску. И командиру атомарины, внуку православного священника, было отчего взывать к скоропомощнику Николе. То ли и в самом деле услышал его Чудотворец, то ли северодвинские корабелы сотворили сверхпрочный корпус, но только лодка выдержала запредельное давление и всплыла на рабочую глубину.

Потом выяснилось, что капитан 2-го ранга Каневский, находясь в центральном посту, сработал «как учили»:

— Мы шли по готовности-два подводная... Когда начался провал на глубину, вахтенный офицер замешкался. Все решали секунды, и я сам рванул рычаги машинного телеграфа на «самый полный вперед», приказав переложить горизонтальные рули на всплытие. Потом объявил аварийную тревогу.

В подобные ситуации Каневский попадал не впервые. В первом подледном походе ему тоже пришлось объявлять аварийную тревогу, когда на глубине 120 метров в седьмом отсеке начался пожар. Тогда он нес вахту в посту управления атомными энергоустановками. С лейтенантской резвостью ему пришлось герметизировать выгородку, переводить управление реакторами на вспомогательный пост. А над рубкой атомарины громоздились 30-метровые льды, и первую полыню удалось отыскать только через четыре часа.

Оставив за кормой 25 тысяч миль, отряд контр-адмирала А. Сорокина прибыл на Камчатку. Через несколько дней военно-морской министр США был снят с должности за то, что информация о кругосветке советских атомных подлодок попала в Белый дом не из военно-морского ведомства, а из сообщения ТАСС.

В общем ликовании о подводнике Каневском, который замкнул свою личную орбиту в гидрокосмосе, за были.

Совсекретный рекорд

Запомните эту дату: 4 августа 1984 года. Именно в этот день атомная подводная лодка К-278, ставшая через пять лет печально известной как «Комсомолец», совершила небывалое в истории мирового военного мореплавания погружение — стрелки ее глубиномеров замерли на 1000-метровой отметке! Ни одна из боевых подводных лодок мира не могла укрываться на такой глубине — ее раздавило бы всмятку. Но экипаж К-278 находился под защитой сверхпрочного титанового панциря.

Увы, об этом уникальнейшем достижении не сообщило ТАСС. И фамилия командира, совершившего то немыслимое погружение, не стала достоянием широкой гласности. Назову ее, как архивное открытие, в надежде, что однажды она войдет во все учебники морской истории — капитан 1-го ранга Юрий Зеленский.

К стыду своему, при нашей единственной с ним встрече я не смог сказать ему слов, достойных его подвига. Мы спорили... Это было в первые дни после гибели «Комсомольца». В полном отчаянии от такой потери (там, в Норвежском море погиб и мой добрый товарищ, капитан 1-го ранга Талант Буркулаков) подводники и инженеры, журналисты и спасатели сходились стенка на стенку. Спорили обо всем — виноват ли экипаж Евгения Ванина, надежно ли была спроектирована и построена лодка, вовремя ли пришли рыбаки-спасатели, почему не сработала спасательная служба ВМФ... Ломали копыя точно так же, как спустя десять лет пришлось ломать их во дни тра-

гедии «Курска». Копья ли? Скорее старые грабли, наступать на которые уже до бешенства больно и обидно... На такой вот ноте мы и расстались.

Лишившись уникального — опытового — корабля, «безлошадный» Зеленский отбыл вскоре на север, на его карьере был поставлен крест, поскольку он стал перечить выводам Правительственной комиссии и посмел не только иметь особое мнение, но и публично его высказывать. На Белом море, тихо и безрадостно, закончил он свою флотскую службу. Говорят, капитанит теперь на одном из заводских буксиров в Северодвинске... Все собираюсь съездить к нему, взять свои слова обратно.

Имя его должно быть в Пантеоне подводного флота России. Национальный герой. Увы, непризнанный и никому не известный, как и большинство героев нашего флота. Их постигла судьба героев Первой мировой войны. Тогда грянул октябрьский переворот и начался новый отсчет времени, новый счет заслугам и подвигам. Нечто подобное произошло и после августа 1991-го. До того — режим секретности, после того — режим ненужности... А капитан 1-го ранга Зеленский был первым в мире подводником, который увел свой корабль за километровую отметку глубины.

Рядом с ним старший на борту — председатель государственной приемной комиссии Герой Советского Союза контр-адмирал (ныне вице-адмирал в отставке) Евгений Дмитриевич Чернов. Вот его рассказ:

— Перед погружением были тщательно проверены все системы, имеющие забортное сообщение, торпедные аппараты, оружие... Понимали, с такой глубины можно и не всплыть...

Уходили в пучину медленно — по невидимым стометровым ступеням, задерживаясь на каждой из них для осмотра отсеков.

Младший штурман К-278 капитан 3-го ранга Александр Бородин вспоминал об этом так:

— Гидроакустик, который обеспечивал наше погружение с надводного корабля, качал потом голо-

вой: «Я из-за вас чуть не поседел. Такой скрип стоял, такой скрежет... Думал, каюк вам!» Но наш прочный корпус выдержал. Обжимало его так, что мою железную койку выгнуло, как лук...

Погружение на километр заняло несколько часов. Наконец боцман, управлявший горизонтальными рулями, доложил:

— Глубина тысяча метров! Крен ноль, дифферент ноль.

Старший на борту контр-адмирал Чернов вышел на связь с отсеками по боевой линии и, глядя на глубиномер, сказал вдруг дрогнувшим голосом неуставное:

— Остановись, мгновенье!..

Потом он поздравил всех с величайшим достижением отечественного кораблестроения, и по отсекам пронесли флаг корабля.

Всплывать не торопились.

— Успех надо закрепить, — сказал Чернов и обратился к главным конструкторам лодки, которые находились в центральном посту — Юрию Кормилицыну и Дмитрию Романову: — Если еще на двадцать метров погрузимся, на возможный «провал», — выдержим?

— Должны выдержать... — сказали творцы титанового рекордсмена. Главный строитель корабля Михаил Чувакин тоже кивнул: не раздавит.

И они ушли на глубину 1020 метров, туда, где еще никогда не вращались гребные винты подводных лодок.

По злой прихоти судьбы через пять лет подводный рекордсмен навсегда уйдет именно в эту котловину на дне Норвежского моря. Но тогда они были на вершине победы...

Минуты сверхглубинного плавания тянулись невыносимо. Будто чудовищное давление обжало не только прочный корпус, но и спрессовало в нем само время... А из отсеков поступали тревожные доклады — там потек фланец, тут треснула от резкого уменьшения диаметра корпуса деревянная панель... Чернов медлил с командой на всплытие. Надо было испытать все до конца. Как пули стали отлетать срезы, немислимым обжатием титановые болты.

Но в целом механизмы работали без замечаний, корабль прекрасно управлялся как по глубине, так и по горизонту. А самое главное — он мог стрелять из этой бездны, оставаясь неуязвимым для глубинных бомб и торпед противника, которые были бы раздавлены на полпути к цели.

— Я не выдержал и крепко обнял корабелов по очереди, — вспоминает Чернов. — Подумать только, они замыслили это титановое чудо еще 25 лет назад! В 1969 году... И будто по заказу мы погрузились как раз в день рождения «Плавника» (это заводское имя К-278, и не надо было его менять в угоду нашим политикам).

Честно говоря, не хотелось уходить с такой глубины. Кто и когда на нее пришел бы? Никто больше и не пришел...

Всплыли. Пришли домой — в Западную Лицу. Встречал нас тогдашний командующий Северным флотом адмирал Иван Матвеевич Капитанец. Он вышел к строю и сказал, что «экипаж героев» будет представлен к государственным наградам. О выполнении важнейшего испытания было доложено главнокомандующему ВМФ СССР адмиралу флота Советского Союза С. Горшкову и членам правительства...

Однако «экипаж героев» ничем не наградили. Почему? Думаю, потому, что в списке представленных к орденам не было никого из политотдельцев, кроме штатного замполита К-278 В. Кондрюкова. Не поняли адмиралы из политуправления, какой корабль получил путевку в жизнь...

А рекорд наш до сих пор никем в мире не побит.

Человек из бездны

Единственный в мире человек, которому удалось спастись с глубины в полтора километра, — мичман Виктор Слюсаренко, штурманский электрик с атомной подводной лодки К-278, больше известной, как «Комсомолец».

История спасения людей с затонувших подводных лодок — это таинственная алгебра судьбы с коэффициентами роковых случайностей и счастливых шан-

сов. Тут никаких общих формул, никаких законов. Бывало так: лодка тонула у родного причала, и никого не могли спасти. А то в открытом беспокойном море с предельной глубины подводники вырывались на поверхность с криками рожденных заново...

О гибели атомной подводной лодки «Комсомолец» в Норвежском море написано немало. Но случай со спасением мичмана Слюсаренко — может быть, единственное светлое пятно в этой мрачной морской трагедии.

Войти вовнутрь этой уникальной атомарины можно было только через отделяемую от корпуса в случае нужды спасательную камеру. В ее огромной капсуле мог разместиться весь экипаж, все 69 человек плотно усаживались в два яруса, механик отдавал стопора, и яйцеобразная титановая камера всплывала на поверхность с глубины в 1000 метров. Так было в теории. В жизни вышло так, что в момент быстрого затопления корабля почти весь экипаж находился наверху, в ограждении боевой рубки, и потому все сразу же оказались на поверхности моря. Из отсеков подводной лодки не успели выбраться ее командир капитан 1-го ранга Евгений Ванин, командир дивизиона живучести Юдин, командир электротехнического дивизиона Испенков, а также мичманы Черников, Краснобаев и Слюсаренко. Неожиданное погружение субмарины застало их в центральном посту корабля. Четверо из этой обреченной шестерки уже находились в ВСК — во всплывающей спасательной камере. Испенков же, несший вахту у дизель-генератора, и Слюсаренко были в самой лодке.

Вот что рассказывал об этом Слюсаренко:

— Лодка уже тонула. Едва я влез в горловину нижнего люка спасательной камеры, как из верхнего люка с десятиметровой высоты на меня обрушился столб воды. Он сбил меня вниз. Я с ужасом понял, что «Комсомолец» погружается с открытым люком. Это конец!

Внезапно поток воды прервался. Это мичман Копейка, прежде чем спрыгнуть с рубки в воду, успел хлопнуть входной люк. Ничего этого Слюсаренко не знал. Он только почувствовал, что водопад прервался

и можно снова попытаться счастья забраться в спасательную камеру. Лодка вздыбилась почти вертикально. Испенкова отшвырнуло вниз, на переборку отсека, ставшую теперь полом башни, в которую превратилась тонущая лодка. Слюсаренко же удалось вцепиться в горловину нижнего люка и даже вползти в нее, благо стальной колодец теперь не нависал, а лег почти горизонтально. Но как только мичман пролез в него по пояс, лодка отошла в нормальное положение, и Виктор, уже изрядно обессиленный, застрял на полпути, отжимая увесистую крышку.

— Страх не было, — рассказывал мичман, — мне придало силы отчаяние. Я подумал, что там, наверху, ребята видят голубое небо, а я его уже никогда не увижу. А как представил, что моя молодая красивая жена останется одна, и к ней будут подбивать клинья другие, — сразу рванулся вверх.

«Да вытяните же его!» — услышал Слюсаренко голос командира. Чьи-то руки подхватили его под мышки, втащили в камеру и тут же захлопнули нижний люк. Лодка стремительно провалилась в пучину. Слюсаренко окинул взглядом камеру. Сквозь дымку не рассеявшейся гари недавнего пожара он с трудом различил лица Ванина и Краснобаева — оба сидели на верхнем ярусе у глубиномера. Внизу командир дивизиона живучести Юдин и мичман Черников тащили изо всех сил линь, подвязанный к крышке люка, пытаясь подтянуть ее как можно плотнее. В отличие от верхнего люка с накидной крышкой, нижняя откидывалась, и потому задраить ее было куда труднее. Сквозь все еще не закрытую щель в камеру с силой шел воздух, выгоняемый водой из отсеков, он надувал титановую капсулу, будто мощный компрессор. С каждой сотней метров давление росло, так что вскоре камеру заволокло холодным паром, а голоса у всех стали писклявыми. Все-таки крышку втянули и стали обжимать кремальеру, чтобы как можно плотнее задраить люк, перекрыть наддув. Шахта люка уже метра на полтора заполнилась водой, и Юдину приходилось погружаться с головой, нащупывая гнездо ключа. Вдруг снизу раздалась стук. Это Испенков

добрался-таки до входного люка и просился в камеру. Ванин крикнул сверху неузнаваемо сдавленным голосом:

— Откройте люк! Он еще жив. Надо спасти!

Юдин окунулся, пытаясь попасть ключом в звездочку кремальеры, но тут камеру сильно встряхнуло, потом еще и еще.

— Лопаются переборки, — мрачно заметил Юдин.

Стук снизу затих. Море ворвалось в отсеки, круша все, что заключало в себе хоть глоток воздуха. Лишь капсула спасательной камеры продолжала свой стремительный спуск в бездну.

— Товарищ командир, какая здесь глубина? — крикнул вверх Слюсаренко.

— Тысяча пятьсот.

Их было пятеро, и они неслись в пучину под грохот рвущихся переборок. В такие мгновения перед глазами людей проносится все, что дорого им было в жизни. Но у этих пятерых не оставалось времени на прощальные воспоминания. Им надо было успеть отдать стопор, чтобы титановое яйцо капсулы успело вырваться из тела титановой рыбыны прежде той предельной черты, за которой тиски глубины расплющат ее.

Мичман Черников читал вслух инструкцию по отделению камеры от корпуса. Она висела в рамочке, и мичман читал ее, как чудотворную молитву: «...Отдать... Открыть... Отсоединить...» Но стопор не отдавался. Юдин и Слюсаренко в дугу согнули ключ. Скорее всего, сильное обжатие корпуса заклинило стопор.

Разумеется, спасательная камера должна легко и быстро отделяться от субмарины при любых обстоятельствах. Однако на одном из учебных погружений стопор ВСК отдался сам по себе, и камера всплыла. Тогда крепление усилили. И, видимо, перестарались... Гибнущая атомарина цепко держала последнее прибежище жизни на своем борту. Глубина стремительно нарастала, а вместе с ней и чудовищное давление. Щипцы, сжимающие орех, рано или поздно сломают скорлупу. Спасательная камера превра-

тилась в камеру смертников. Законы физики обжалованию не подлежат...

Глубиномер испортился на 400 метрах. Стрелка застыла на этой, оставшейся уже далеко наверху отметке, будто прибор смилоствивился и решил не страшить обреченных в их последние секунды жуткими цифрами. Так завязывают глаза перед казнью...

Корпус лодки содрогнулся, вода ворвалась в последний отсек.

Падение в тартарары продолжалось.

— Ну вот и все, — промолвил Ванин. — Сейчас нас раздавит.

Все невольно сжались, будто это могло чем-то помочь. Камеру затрясло, задержало.

— Всем включиться в аппараты ИДА! — крикнул Юдин. На такой глубине они бы никого не спасли, родные «идашки». Но Слюсаренко и Черников, скорее по рефлексу на команду, чем по здравому разумению, навесили на себя нагрудники с баллончиками, продели головы в «хомуты» дыхательных мешков, натянули маски и открыли вентили кислородно-гелиевой смеси. Это их и спасло, потому что в следующую секунду Юдин, замешкавшийся с аппаратом, сник, осел и без чувств свалился в притопленную шахту нижнего люка. Оба мичмана тут же вытащили его и уложили на сиденья нижнего яруса, обегавшие камеру по кругу. Комдив был еще жив — хрипел.

— Помогите ему! — приказал Ванин.

Слюсаренко стал натягивать на него маску, но сделать это без помощи самого Юдина было непросто. Вдвоем с Черниковым они промучились с маской минут пять, пока не поняли, что пытаются натянуть ее на уже мертвую голову. Тогда они, осмотревшись, увидели, что Ванин хрипит и бьется в конвульсиях, как это только что было с Юдиным. Рядом с ним прикорнул техник-вычислитель мичман Краснобаев.

Аппаратов ИДА по счастливой случайности оказалось в камере ровно столько, сколько людей. «Идашки» вообще не должны здесь находиться: доктор, готовясь использовать ВСК как барокамеру для кислородной терапии, велел перетащить сюда пять аппаратов.

— Один из них я тут же раскрыл, — рассказывает Слюсаренко, — и попытался надеть на командира. Но опять подвела неудобная конструкция маски. Сам на себя и то с трудом натянешь, а на бездвижного человека — и говорить нечего.

Позже медики придут к выводу, что все трое — Юдин, Ванин, Краснобаев — умерли от отравления окисью углерода. Камера была задымлена, а угарный газ под давлением умерщвляет в секунды.

И тут случилось чудо: ВСК вдруг оторвалась и полетела вверх, пронзая чудовищную водную толщу, представить которую можно, поставив друг на дружку три останкинские телебашни. Стопор, должно быть, отдался сам по себе, и камера неслась ввысь, как сорвавшийся с привязи аэростат.

— Что было дальше, помню с трудом, — продолжает свой рассказ Слюсаренко. — Когда нас выбросило на поверхность, давление внутри камеры так скакнуло, что вырвало верхний люк. Ведь он был только на защелке... Я увидел, как мелькнули ноги Черникова: потоком воздуха его вышвырнуло из камеры. Следом выбросило меня, но по пояс. Сорвало об обрез люка баллоны, воздушный мешок, шланги... Камера держалась на плаву секунд пять — семь. Едва я выбрался из люка, она камнем пошла вниз. Черников плавал неподалеку лицом вниз. Он был мертв.

Я не видел, как наши садились на плотик, и вообще не знал, куда они все подевались. Просто плыл себе, пока не наткнулся на свой собственный дыхательный мешок.

Да, этот парень родился не в одной, а в двух счастливых рубашках. Заметив в волнах оранжевую точку (дыхательный мешок), Слюсаренко подобрали рыбаки.

ВСК — всплывающая спасательная камера — предназначалась для выхода с глубины всего экипажа. Из 69 человек она спасла одного. Но и в этом случае ее строили не зря.

Виктор Слюсаренко живет сегодня в Киеве, служит в органах безопасности Украины. Растит двух сыновей. Удивительное дело: до рокового похода у четы Слюсаренко долгое время не было детей. Пере-

житый стресс, уверяют врачи, весьма способствовал долгожданной беременности. Жена мичмана родила двойню.

А Виктор уверовал в Бога. И пишет духовные стихи. И ездит в свободное от службы время по Украине, рассказывая о своем чудесном спасении.

Узники десятого отсека

Душа современника устала ужасаться тем изощренным мучениям, каким подвергала человека наша бешеная технотронная цивилизация. И все же этим двенадцати с атомной подводной лодки К-19 выпало нечто особое...

В дальнем походе в Атлантику — на дворе стоял 1972 год — в девятом отсеке вспыхнул жестокий объемный пожар, который унес жизни более сорока моряков. Двенадцать человек, отрезанных от экипажа, от всего мира анфиладой задымленных, заваленных трупами отсеков, оставались в последнем — в десятом. Телефонная связь прервалась на вторые сутки. На пятые их всех объявили погибшими «при исполнении»... А они жили и на пятые, и на десятые, и на двадцатые сутки своего немислимого испытания — в отравленном воздухе, без еды, в крошечной тьме и сыром холоде железа, промерзшего в зимнем океане; жили в полном неведении о том, что происходит на корабле и что станет с ними в следующую минуту...

Вообразим себе стальную капсулу, разделенную на три яруса, густо переплетенных трубопроводами, кабельными трассами, загроможденных агрегатами и механизмами. Это и есть жилой торпедный отсек в корме К-19. На самом верхнем этаже — две тесные каютки-шестиместки, два торпедных аппарата и торпеды, уложенные вдоль бортов на стеллажи. Под ними — палуба вспомогательных механизмов и трюм. Дышат в десятом воздухом, который не успела вытеснить плотная корабельная машинерия. Войти сюда и выйти отсюда можно лишь через круглый лаз в глухой сферической переборке, разделяющей десятый и девятый отсеки. Лаз перекрывается литой круглой

дверью весом в полтонны, которая задраивается кремальберным запором. Это и есть десятый отсек...

Сгоревшим заживо в девятом отсеке выпала жуткая участь. Но лучшая ли доля досталась тем, кто находился в кормовом, единственный вход в который запечатал люк, приваренный к горловине жаром бушевавшего пламени?

Двенадцать человек, двенадцать живых душ (о это каноническое число!) оказались в глухой стальной капсуле, одну из стенок которой лизал огонь.

Даже грешники в аду кипят в открытых котлах. А здесь — стальная бомба, начиненная ядерными торпедами. Прежде чем рванул бы пусковой тротил боевых зарядных отделений, им предстояло медленно задохнуться, иссохнуть, обезводиться, мумифицироваться в этом дьявольском автоклаве.

Даже первые христианские мученики не подвергались таким пыткам. А эти двенадцать — за что? Не злодеи ведь, простые, в общую меру грешные люди. Воины. Не на морской разбой шли — свои берега прикрывать.

За что же?!

Впрочем, тогда их мучил совсем другой вопрос: как? Как спастись из этой камеры-душегубки?

Из отрошков вентиляционной магистрали хлестал черный от дыма угарный газ. Его гнало из горящего смежного отсека. На двенадцать человек — только шесть дыхательных масок Спасательных средств в десятом отсеке было ровно столько, сколько могло находиться моряков во время боевой тревоги. Шестеро были лишними. Они не успели перебежать на свои посты через горящий девятый и теперь со смертным ужасом взирали на черные ядовитые струи...

Первым бросился к клинкету (запорному механизму) вентиляции капитан-лейтенант Борис Поляков. Закрутил маховик с такой силой, что сорвал со штока. Дымные струи иссякли... Смерть первая, самая скорая, самая верная, — отступила. Но за ней маячила вторая — не столь скорая, но неотвратимая: от общего удушья в закупоренном отсеке. И каждый из двенадцати понимал, что отныне такой привычный, об-

житой, удаленный от начальства в центральном и тем особо ценимый десятый вдруг по мановению коварной морской фортуны превратился в камеру смертников. Что стоило им выдышать в двенадцать пар легочных крыл кислород из трехсот пятидесяти двух кубометров задымленного и загазованного воздуха...

Эзотеристы утверждают, что у каждого человека есть свой коридор, который ведет его к смерти, и коридор этот не замкнут, ибо и после физической кончины душа обретает новое пространство. Их же вел к гибели один коридор на всех — средний проход кормового отсека, и упирался он в стальной тупик. Даже души их не смогли бы вырваться из этой западни.

Двенадцать молодых, крепких мужчин были заживо замурованы в «духовке», разогреваемой на медленном огне. Два офицера, три мичмана, семеро старшин и матросов. Кто мог поручиться, что их фамилии не продолжат скорбный список тех, кто сгорел в девятом?

Там, в центральном посту, у кого-то возникла жестоко-милосердная мысль: пустить в десятый фреон, чтобы обреченные на верную смерть люди не мучились зря... Но командир корабля идею эвтаназии — легкой смерти — не одобрил. Подводники — смертники веры. Вера в спасение умирает только вместе с ними.

Подводник — не просто профессия, ставшая образом жизни, это еще, и, может быть, прежде всего, характер, то есть склад души и способ мышления.

Люди накопили вековой опыт выживания в пустыне и тайге, горах и тундре, на необитаемых островах, наконец, на плоту посреди океана. Но уметь выживать в железных джунглях, в магнитных, радиационных, электрических полях, в бессолнечном свете, дозированно-фильтрованном воздухе химического происхождения, в тесном замкнутом узилище, в щелях, просветах и выгородках между жизнеопасными агрегатами — это удел подводника.

Борис Поляков в свои двадцать шесть был истинным подводником. Что бы ни делали сейчас его ру-

ки — перекрывали клинкет вентиляции или расклинивали вместе со всеми стеллажные торпеды, которые грозили сорваться со своих мест в эту бешеную качку, — мозг его лихорадочно искал ответы на два жизненно важных вопроса: каким образом можно выбраться из этой ловушки, а если нельзя, то как впустить в нее воздух?

Нечего было и думать открыть люк (то, что он приварился, Поляков еще не знал) и перебежать сквозь доменную печь, в какую превратился девятый, в смежный с ним восьмой отсек. Не оставляли надежды на спасение и кормовые торпедные аппараты — через трубу одного из них Поляков мог прошлюзовать за борт только четверых, ибо ровно столько было у них гидрокомбинезонов с дыхательными масками, да и то выход в штормовой океан обернулся бы для них медленным самоубийством.

Эх, наладить бы хоть самую хилую вентиляцию... Но как?

Он решал эту техническую головоломку, надышавшись угарной отравы. Ломило в висках. Тошнило от выворачивающей душу качки: бездвижную атомарину валило с борта на борт так, что маятник кренометра уходил за угол заката. В отсеках грохотало от перекатывавшихся вещей. Всплытие было неожиданным, и по-штормовому ничего не успели закрепить. Атомоходчики всплывают редко и потому от качки страдают особенно жестоко — привычка к болтанке вырабатывается обычно на вторые, а у кого и на третьи-четвертые сутки. Так что вместо элегического прощания с жизнью последние часы смертников десятого отсека проходили в рвотных спазмах — до слез. И все-таки они с надеждой смотрели на Полякова: «Ты же офицер, у тебя на погонах инженерные молоточки, придумай же что-нибудь!»

В десятом отсеке он оказался волей житейского случая. Штатная койка командира первой контрольной группы дистанционного управления реактором (так называлась должность капитан-лейтенанта Полякова) — в восьмом отсеке по левому борту. Но спать там жарко, и в эту роковую ночь Борис пере-

брался в десятый, в каюту друга-однокашника по училищу, Володи Давыдова, тоже командира группы и капитан-лейтенанта. На его же, поляковской койке спал в восьмом штатный командир десятого отсека лейтенант Хрычиков.

Лейтенанту Хрычикову этот обмен койками стоил жизни. Он погиб в горящем отсеке.

Борис Поляков: «У нас на лодке было два старпома. Второй шел вроде дублера. Когда услышал звонки аварийной тревоги, подумал — молодой отрабатывается. То один в «войну» играет, то другой... Надоело. У меня ведь восьмая боевая служба... Вскочил, надо бежать в центральный, мое место на пульте... Да не тут-то было. Через девятый уже не пробежать. А спустя две-три минуты к нам пошел угарный газ... Перекрыл... Нет, из девятого никто не ломился, не стучал. Слишком быстро все разыгралось. Переборка накалилась так, что стала тлеть обшивка из прессованных опилок. Пришлось плескать водой, сбивать топорами... Потом погасли аварийные плафоны, питания для них хватило на два часа».

...И он решал эту немислимую инженерную задачу — как добыть воздух? — под грохот ураганного шторма, в меркнувшем свете, в неразволокнувшемся еще дыму, вцепившись в трубопроводы, чтобы удержаться на ногах. «Ну придумай же что-нибудь!» — все так же исступленно и немо молили его глаза остальных одиннадцати.

Три года назад он был командиром этого отсека. Он обязан был знать все три яруса хитроумной машинерии досконально. Три этажа, перевитых пучками разномастных трубопроводов, кабельных трасс... Они обитали на верхнем — третьем — ярусе, который считался жилой палубой.

К вечеру — часам к двадцати — дышать уже было нечем. Регенерации, насыщавшей воздух химическим кислородом, в отсеке не было. Голодная кровь стучала в виски, гнала холодный липкий пот... Плафоны уже давно погасли. Аварийные фонари едва тлели: сажались их аккумуляторы...

Воздуха! Хотя бы глоток...

Глоток он нашел. Спустился в трюм, едва удерживаясь на перекладинах трапа, и стравил из патрубков-«гусakov» дифференной цистерны скопившийся там воздух. Грязный, масляный, набитый компрессором без каких-либо фильтров, он все же пошел. Под его шипение Полякова и осенило: если открыть кингстон глубиномера, то возникнет пусть слабый, но все же проток, продых... Надо было только сообщить в центральный, чтобы поддули в дифференную магистраль...

«Каштан» — межотсечная связь — не работал. Его замкнуло при пожаре. Поляков с замиранием сердца вынул из зажимов увесистую трубку корабельного телефона. Этот древний слаботочный аппарат, питавшийся от ручного магнето, как и его прародитель — полевой телефон времен Первой мировой, — работал безотказно. Связь удалось установить только с первым отсеком. Ответил его командир, минер Валентин Заварин.

— Валя, — попросил Поляков, — скажи Рудольфу (инженер-механику Миняеву. — *Н. Ч.*), пусть наддувает дифференные цистерны. А мы откроем кингстон глубиномера.

— Добро!

И воздух пошел! Они вдыхали его, будто пили луговую свежесть.

Призрак смерти от удушья уступил место своей младшей сестре — гибели от жажды. В десятом не было воды. Ни глотка. Пить хотелось, хотя все дрожали от холода. Пожар в девятом заглож, притаился до первой порции свежего воздуха. Переборка была теплой, и все отогревались на ней. Ведь одеты были в «репс» — легкие лодочные куртки и брюки. В отсеке же стояла зябкая осень: воздух остыл до температуры забортной воды — градуса три-четыре тепла. Разыскали на ощупь четыре комплекта аварийного шерстяного белья. Разумеется, они были неполны — беда всех подводных кораблей! Растащили: кто — поди узнай. На двенадцать человек пришлось два свитера, трое шерстяных рейтузов, две фески, пара чулок... Но не одежда тревожила Полякова. По самым скром-

ным прикидкам, буксировка в базу, на Север, должна была занять месяца полтора. Только в базе их могли извлечь из западни десятого отсека. Сорок пять суток без воды? Еще один необъявленный смертный приговор судьбы.

Лет десять назад все они были наслышаны о сорокадевятидневном дрейфе в океане сорванной штормом баржи с четырьмя солдатами — Зиганшиным, Крючковым, Поплавским, Федотовым. Та сенсация облетела мир: полтора месяца без еды, солдаты съели кожаные меха гармони и голенища сапог... Теперь нечто подобное выпало им. Разве что в гораздо худшем варианте — в крошечной темноте, в грязном воздухе, в промозглом холоде. И главное — без воды.

Поляков знал, что в десятом отсеке расположена расходная цистерна с пресной водой. Но она оказалась пуста... Бачки с аварийным запасом продуктов — тоже. Их раскурочили, как это водится по неистребимому безалаберному обычаю, хозяева отсека еще в начале похода... Но даже если бы бачки были полны, их все равно не хватило бы для дюжины едоков на полтора месяца.

Вода!.. Она плескалась, шумела, журчала над головой, в штормовом океане, разбивавшем о лодку крутые валы. Эти водные звуки дразнили жажду еще горше, ежеминутно напоминая о недоступном.

Попробовали собирать тряпкой конденсат — напотевавшую на подволоке влагу, тряпку выжимали в миску. Но многочасовой труд не увенчался и добрым глотком грязноватой, вонючей жижи.

И снова все с надеждой смотрели на Полякова: ты, командир, добыл воздух, добудь и воду.

И он добыл воду. Добыл, потому что знал эти стальные джунгли, как никто другой.

Там, в расходной цистерне, должен был оставаться «мертвый запас» воды, скапливающейся ниже фланца сливного трубопровода. Что если разбить водомерное стекло и отсосать через трубку?.. Это было еще одно гениальное озарение!

Поляков велел трюмному матросу найти кусок шланга и объяснил, что нужно делать. Через четверть

часа тот принес в окровавленных руках миску ржавого отстоя. Руки порезал в темноте об осколки водомерного стекла, когда швырнуло при крене. Поляков перевязал ему кисти обрывками разовой простыни и распорядился добыть емкость повместительнее миски. При свете тусклой «лампочки Ильича», сооруженной из батареек, вытряхнутых из найденного магнитофона, отыскивали большую жестянку из-под сухарей. Скорее всего, она служила тут писсуаром, но выбирать не приходилось. В нее с грехом пополам нацедили литров пять все того же ржавого отстоя, который разлили в бутылки из-под вина; Поляков велел держать их между ног, чтобы хоть как-то согреть ледяную воду.

Теперь, когда утолена была первая жажда, подступил голод. Есть в холоде хотелось мучительно...

По иронии судьбы среди пленников десятого отсека оказался начальник интендантской службы мичман Иван Иванович Мостовой, известный на лодке «прижим». При нем были ключи от кладовой, открыв которую обнаружили только коробки с макаронами и пачки поваренной соли. И все.

Макароны, как ни противно было, грызли всухую. Соль тоже пригодилась. На третьи-четвертые сутки у многих в холодной сырости заложило дыхание, воспалились глотки... Поляков вспомнил народное средство: ложка соли на кружку воды, и полоскать. Помогло!

На пятый день серьезно занемог мичман-секретчик. «Спину ломит. Помираю...» Застудил почки. Это не горло. Тут врачебная помощь нужна. Или хотя бы консультация. Но телефонная связь прервалась еще на второй день. А парень и в самом деле вот-вот Богу душу отдаст. Стонет, мечется... Пришлось действовать на свой страх и риск. По счастью, в одной из кают удалось отыскать пол-литра спирта. Поляков разодрал разовую простыню на лоскуты, смочил спиртом и наложил на поясницу мичману, терявшему порой сознание от боли. Велел натянуть шерстяной свитер и накрыл всем, что было теплого под рукой. Спиртовой компресс подействовал. Боль приутихла...

Борис Поляков:

— До восьмого марта вел календарь в уме. Потом сбился... Ураган буйствовал пять дней. Но и когда приутих — легче не стало... Самым трудным, я бы сказал — критическим днем были шестые сутки. Дышать уже было нечем, хотя легкий поддув еще чувствовался. В центральном на пятые сутки нас похоронили. Но адмирал Касатонов, руководитель спасательной операции, приказал числить нас в живых до самого последнего дня. Мы ничего о том не знали и сообщить о себе никак не могли, но чувствовали, что воздух через дифферентную цистерну мало-помалу идет...

Так вот, на шестой день отчаянные головы стали предлагать: мол, пожар в девятом утих — перебежим в восьмой. Но ведь там же дикая загазованность. «А как в Освенциме спасались? В газовых камерах, — напирал Володя Давыдов, — платок мочой смачивали и через него дышали. А у нас вода есть, ИПы... Проскочим как-нибудь». — «Не проскочим! — отвечали ему. — Там все штормом завалило. Да и настил, скорее всего, прогорел. В темноте провалимся — всем каюк».

На всякий случай встал к люку. Если кто силой попытается открыть — завалю. Спортом занимался... Но, к счастью, никто не рискнул. А если бы кто и рискнул, все равно не отдраил бы люк: клинковый запор заварило пламенем. Хорошо, что мы о том не подозревали: еще тягостнее было бы... Конечно, подбадривал людей, как мог. Внушал: надо погоду ждать, океан успокоится — спасут.

Еще морячок у нас был из циркового училища. Пришлось ему поработать в отсеке в режиме клоуна. О представлениях рассказывал, смешные репризы вспоминал... О детях своих говорили. Это тоже жить заставляло. Моему-то огольцу, Андрюхе, восьмой годок шел...

А вообще муторно было. Темнота давила. Углекислотой надышались уже до одышки. Многие лежали ничком, и только качка переваливала с боку на бок, как трупы. Некоторых в гальюн приходилось под руки отводить. Штатного гальюна в отсеке не было. Нашли местечко в трюме. Вконец ослабевших на подве-

ске спускали... Фильтр самодельный придумали, из кусков верблюжьего одеяла. Но все равно вонь шла. Можете представить, чем мы дышали, кроме дыма и углекислоты. Та еще атмосфера была. Я говорил ребятам — мы на любой планете теперь выживем. Хотя в отряд космонавтов записывайся...

* * *

Мы сидим в кабинете Полякова. В распахнутое окно налетает летний ветерок, настоящий на хвое гатчинских сосен. После таких рассказов хочется вдыхать этот воздух полной грудью и радоваться его обилию.

Борис Александрович давно ушел со службы в запас. Живет и работает в доброй старой Гатчине инженером по строительству при одном из петербургских НИИ. Растит внука.

Голубоглазое кругловатое лицо его улыбчиво и открыто, только быстрая мимика, слишком быстрая смена улыбок и хмурых гримас выдают в нем подводника, наигравшегося со смертью...

Борис Поляков:

— Иногда накатывала чудовищная тоска, и тогда казалось, будто на лодке вообще не осталось никого в живых и нам так и придется болтаться в океане, пока не перемрем. Ведь никаких звуков, выдававших присутствие экипажа, мы не слышали. Только один и тот же сводящий с ума плеск волн над головой. А что, если экипаж давно покинул лодку, а нас посчитали погибшими? Что, если лодка уже наполнилась водой и вот-вот канет в пучину?

Чего только не приходило в голову. А время в темноте тянется особенно нудно.

И вдруг однажды слышим слабый стрекот вертолета. Ну, тут воспрянули! Ищут, спасают... Спасут!

Вертолет кружил явно над нами. Разумеется, мы ничего не знали о том, что там происходит, за стенками нашей темницы. Только строили свои догадки. Зато теперь по шуму вертолета могли определять время суток; работает — значит, день, затих — ночь...

Смысл всех усилий спасателей сводился к тому, чтобы подать на лодку силовой кабель. Своей энергетикой на К-19 не было. Реактор заглушен. И только 8 марта ценой невероятных усилий удалось дать питание на распределитель № 1, с которого и попытались провентилировать погорелый отсек. Но неудачно. Притихший пожар в нем снова разбушевался...

Возобновившийся пожар стих сам собой. Но ушло еще десять суток на то, чтобы повторить попытку провентилировать отсеки. И только 18 марта, когда океан застыл в штиле и удалось наконец перекинуть на лодку электрокабель, мы услышали гул вентиляции, а потом — долгожданный стук из девятого. По азбуке перестукивания нас предупредили, чтобы мы выходили с закрытыми глазами. Иначе могли ослепнуть от непривычно яркого света. Потом взломали ломиками замок нашего люка...

* * *

Это случилось на двадцать третьи сутки их чудовищной робинзонады. К тому времени на ногах держались лишь двое: капитан-лейтенант Поляков и еще один моряк. Остальных выносили на руках.

Поляков с превеликим трудом одолел полсотни шагов до ракетного отсека. Там было устроено нечто вроде походного лазарета, где спасенные шесть часов отлеживались в тепле, прежде чем их переправили на плавучую базу «Магомед Гаджиев».

Борис Поляков:

— Эти шаги дались мне как десятикилометровый марафон. Свалился с одышкой... Потерял в весе двадцать восемь килограммов. Остальные тоже превратились в доходяг. Обросли бородами. Бороды в углекислой среде растут очень быстро. И ногти — как у обезьян... Самое противное, что у всех нас сразу же подскочила температура до 41—42 градусов. Это из-за перенасыщения организма углекислотой. Когда замеры, оказалось, что в атмосфере десятого отсека было свыше шести процентов углекислого газа.

У двоих — мичмана Мостового и одного матроса — скрючило конечности. Врачи говорили, что это

от психической травмы, и обещали, что со временем пройдет.

— Да уж, древние не ошибались: время — лучший лекарь! — заключил Поляков с таким видом и таким тоном, что становилось ясно — с этой минуты он отрешается от рассказанного и попытается снова забыть все ужасы того похода. Лет эдак на двадцать, как и было до сих пор.

Борис Поляков и его товарищи установили невольный рекорд выживаемости человека, рекорд силы духа. Они не готовились к нему специально... Испытание застало их врасплох. Они перенесли все виды голода, каким подвержен живой организм, — световой, кислородный, белковый, эмоциональный... Они не были подопытными кроликами. Они боролись. И установили рекорд, о котором не помышляли. Его не внесли в Книгу рекордов Гиннесса. О нем не писали в газетах. О нем было велено молчать.

Молчание длилось двадцать лет. Для большинства из двенадцати человек это был срок, прожитый ими до рокового звонка аварийной тревоги.

Трудно представить себе человека, который после той кошмарной автономки в десятом захотел бы снова влезть в теснину лодочного чрева. А Поляков... Он так и не ушел с подводного флота. Более того — искушал судьбу как никто, испытывая глубоководные обитаемые аппараты — боевые батискафы. Фортуна тронула его храбрость, и она даровала ему мирную жизнь в тихой и благостной Гатчине.

Подземная гавань субмарин

Это тоже рекорд и тоже никем пока не превзойденный: единственный в мире подземный завод по ремонту подводных лодок был сооружен в разгар Холодной войны на Черном море.

В официальных бумагах подземный завод — «Объект № 825 ГТС». Однако никакого отношения к городской телефонной сети (ГТС) Балаклавы «объект» не имел...

Подводная лодка развернулась носом к берегу и самым малым пошла на скалы. А скалы расступились и субмарина вошла в них, спрятав в черном зеве бетонного грота сначала нос, потом черный скошенный «плавник» рубки, и наконец исчезла под нависающей над морем горой. Лишь гакобортный — кормовой — огонь тускло мигнул на прощанье, едва отразившись в темной ночной воде.

Такой виделась эта картина тем, кто случайно оказывался на балаклавской набережной в глухую полночь. Человек приезжий и вовсе бы не понял, что произошло, местный же старожил быстренько бы смекнул, что очередную подводную лодку ввели в подскальное противоатомное укрытие, где таился подземный судоремонтный завод-арсенал.

С мостика субмарины вся эта ночная мистерия выглядела так: вот перед носом лодки буксирчик разводит боны-поплавки, открывая подводные сетевые ворота, затем с протяжным шелестом, словно занавес в театре, поднимается обширная маскировочная сеть и при свете прожекторов из темноты возникает огромный бетонный портал, куда уходит бетонное же русло морского канала. Но путь в убежище перекрывают пока железный разводной мост и железобетонные ворота батопорта. Пролеты моста быстро поднимаются, задвижка батопорта уходит в сторону — путь в горное подземелье открыт!

Черное рыбащее тело субмарины осторожно втягивается под усеченные своды подземного коридора. Подводная лодка проходит между дозорными вышками, в которых стоят автоматчики в стальных касках и оранжевых жилетах — посты противодиверсионной вахты, которые зорко следят, чтобы в приоткрытые на время подводные ворота секретного объекта не проплыл боевой пловец или дельфин-камикадзе.

Так все и было до недавнего времени...

В мае 1994 года из Балаклавы под прощальные гудки и клаксоны здешних шоферов была выведена последняя российская подводная лодка. И город, и порт, и подземная гавань субмарин полностью пере-

шли под юрисдикцию Украины. Какое-то время наисекретнейший объект Крыма находился под охраной национальной гвардии. Но потом караул сняли, и массивные противоатомные гермодвери гостеприимно распахнулись навстречу добытчикам лома цветных и черных металлов. Первым делом из подземелья похитили все чугунные крышки, закрывавшие всевозможные коммуникационные колодцы, смотровые люки и технологические шахты, отчего тоннели, потерны и прочие переходы Укрытия превратились в опасные тропы с коварными «ловчими ямами» на каждом неосторожном шагу. В них, затопленных морской водой и с торчащими острыми штырями, уже не раз проваливались беспечные экскурсанты. Три человека погибли, но это лишь первые и, надо полагать, уввы, не последние при существующем порядке дел жертвы «Черной дыры». Она действительно черная, потому что осветительная сеть в цехах, хранилищах и тоннелях давно раскурочена, провода и кабели с выдранными медными жилами торчат из вскрытых трасс, электроагрегаты демонтированы. Опасно и то, что повсюду разбиты мощные ртутные лампы и в некоторых отсеках концентрация ртутных паров превышает жизнеопасные дозы.

Не зря это место зовут в Балаклаве «Трубой» или «Черной дырой». Провести меня по «Трубе» согласился бывший главный инженер этого объекта капитан 2-го ранга запаса Владимир Стефановский. С нами же отправилась и Ирина Карачинцева, инженер севастопольского Военморстроя. Она когда-то проектировала электросети для подземного судремзавода.

...Под ногами мерзко хрустит битое стекло. Лучи фонарей прыгают от одной дыры в асфальте к другой. Чтобы не угодить в распахнутые колодцы, мы идем точно посередке высокосводного тоннеля-шоссе между рельсов узкоколейки.

Сначала мы въехали в «Черную дыру» на «Волге» через главный портал. Фары высвечивали асфальтовую дорогу, заключенную в предлинную бетонную трубу — потерну. Здесь запросто мог бы пройти метропоезд, будь колея узкоколейки шире. Из темноты

возникали огромные залы-перекрестки, где на поворотных крестовинах вагонеточные составы направлялись в боковые штреки-коридоры.

Это была самая настоящая Зона — загадочная, мрачная, коварная... Здесь разыгрывались полуфантастические мистерии Холодной войны. Легко было представить, как под эти своды тихо — на электромоторах — всплывает при свете прожекторов подводная лодка, как закрывается за ней батопорт и мощные насосы откачивают воду, обнажая корабль глубин до киля... Подводные лодки загонялись сюда, как снаряды в канал орудия, даром что бетонного, а потом бесшумно «выстреливались» в море.

Проехав по подземному шоссе-потерне с полкилометра, Стефановский угодил передним левым колесом в распахнутый люк. Застряли. Пришлось выбираться из машины и идти пешком. Фары оставили включенными, чтобы потом можно было отыскать в этом лабиринте покинутое авто.

Мои спутники бывали здесь в лучшие времена, когда подземный судоремонтный завод был залит ярким светом, а вокруг кипела работа: сновали автомашины и вагонетки, спешили корабелы, гремели цепи подъемников, визжали сверла и фрезы станков... Ирине Карачинцевой довелось побывать здесь лишь однажды, когда шла наладка распределителей, но дальше подземной электростанции ее не пустили. Стефановский же несколько лет прослужил здесь главным инженером и теперь с горечью вглядывался в изуродованные стены, в останки исковерканного оборудования.

Мы выбираемся на подземный причал, к чугунным палам которого швартовались субмарины. Тускло поблескивает вода в канале под высокими бетонными сводами. Плавный изгиб канала-тоннеля уходит далеко вглубь горы, туда, где бетонный гидрозатвор перекрывает выход в открытое море. Шум прибоя доносится сюда, будто из прижатой к уху раковины. И еще ветерок гуляет по гигантской трубе от входа к выходу.

К причалу прибил ржавый понтон. Мы спуска-

емся на него по вертикальному трапу и, отгалкиваясь руками от стенок, медленно плывем навстречу выходу. Это какая-то подземная Венеция. Впрочем, более точное ощущение: мы плывем под массивом фараоновой пирамиды. Ведь древние египтяне доставляли тела умерших царей к усыпальницам на погребальных лодках по специально прорытым каналам... Вспоминается и приключенческий роман Льва Платова «Секретный фарватер». Речь в нем шла о подобном же подземном убежище для немецкой подводной лодки. «С началом Второй мировой войны недра острова наполнились странной, бесшумной, полуфантастической жизнью. В гроте обосновался «Летучий Голландец». Здесь подводная лодка имела все необходимое для ремонта механизмов, пополнения запасов и отдыха команды. Приближаясь к острову, «Летучий Голландец» давал какой-то сигнал, по которому служба Винеты включала световую дорожку, а также ведущий кабель, проложенный на дне. Ориентируясь по вешкам, лодка входила в зону действия кабеля, погружалась и, двигаясь строго вдоль него, медленно втягивалась в пасть огромного грота. Там всплывала и пришвартовывалась у пирса».

«Летучий Голландец» предназначался для скрытой эвакуации фюрера в случае военного поражения Германии. Кстати, в Балаклавской гавани всегда базировались быстроходные правительственные яхты для генсеков и предсовминов — в самом тесном соседстве с порталом «Объекта № 825 ГТС». Наверное, был в том какой-то резон. Во всяком случае, во время августовского путча 1991 года правительственная яхта «Крым» вдруг срочно покинула Балаклавскую гавань и двинулась на всех парах к Форосу. Возможно это простое совпадение, но именно в Форосе в 1943—1944 годах базировалось диверсионное подразделение итальянского флота «Большая Медведица»...

Направляю луч фонаря в воду. Она чистейшая, но дно канала не просматривается — глубина его около десяти метров. Зато тут же появляется стайка юркой кефали.

Как странно плыть под землей! Разве что спелео-

логи в пещерных озерах наблюдают такую игру света, тени и водяных бликов. Нечто подобное испытывал, когда плыл на плотике по загнанной в трубы московской речке Неглинке. Но здесь обширнейшее пространство, оно совершенно не давит и только вводит в азарт — а дальше что, за тем поворотом, в том рукаве, за этой дверью, в тех проемах?

«Вряд ли грот искусственный, — рассуждал герой Платова в «Секретном фарватере». — Выглядит слишком грандиозно. Пирс, конечно, сооружен: в его дальнем конце чернеет что-то кубообразное, вроде склада или ремонтной мастерской. Уйму денег, должно быть, вколотили во все это!»

Вряд ли Платов догадывался, что в те самые годы, когда он писал свой полуфантастический роман, в Балаклаве наяву осуществлялся проект советского «Секретного фарватера». И уж денег в него вколотили действительно уйму!

* * *

Это мрачное и величественное подземелье — «Объект № 825 ГТС» — начали рыть в середине пятидесятых, когда США и СССР стали раскручивать витки атомной истерии. Несколько раньше Сталин утвердил комплексный план защиты от ядерного оружия основных промышленных и оборонных объектов страны. Проект балаклавского подземного завода по ремонту подводных лодок вождь страны Советов рассматривал и визировал лично. Это был единственный в мире (таким он остается и по сию пору) подземный завод по ремонту подводных лодок.

Если бы у трансурановых элементов был запах, можно было бы сказать, что в мире запахло оружейным плутонием. На полигонах Невады и Новой Земли вздымались ядерные грибы. Вызревал Карибский кризис, как запал Третьей мировой — термоядерной — и потому последней на планете войны. Обе сверхдержавы поспешно наращивали арсеналы атомных бомб, атомных боеголовок для ракет и торпед, угрожая друг другу превентивными ударами и ударами возмездия. В Америке и Советском Союзе,

Швеции и Германии, Франции и Китае развернулось бешеное подземное строительство. Под скалы и в шахты прятали командные пункты и баллистические ракеты, ангары и военные заводы... Целые города уходили в земные недра, ветвясь там, как кротовые норы. Вот тогда-то — летом 1957 года — в Балаклаве и появились маркшейдеры Министерства специальных монтажных работ.

Работали круглосуточно, как шахтеры, в четыре смены. Шаг за шагом, кубометр за кубометром, день за днем и год за годом... Общая выработка скального грунта превышала 25 тысяч кубометров. В скальной толще западного утеса возникали рукотворные расщелины и пещеры, которые превращались в подземные дороги, шлюзовые камеры, цеха, арсеналы, хранилища, кабинеты, причалы, в глубоководный канал и сухой док, в который могла войти подводная лодка. Вообще же в случае ядерной угрозы в подземной гавани могли укрыться целая бригада субмарин, а также несколько тысяч человек.

Из официальной справки:

Горная выработка в аэроном железобетоне представляет собой объект противорадиационной защиты I категории. Комбинированный подземный канал позволял входить в него семи подводным лодкам. При угрозе ядерного нападения в штольнях завода могли укрыться несколько тысяч человек.

Глубина канала — 6 м; ширина — 6 м; высота до свода — 12 м; общий объем — 45 000 кубических метров; в том числе воды — 20 000 кубометров; общая площадь — 6000 кв. м.

— О ходе строительства Хрущеву докладывали особо, — рассказывает Владимир Стефановский. — И конечно же, торопились отрапортовать о досрочной сдаче объекта. Док решили не удлиннять, чтобы не затягивать сроков. Поэтому подземный завод смог принимать только средние подводные лод-

ки — 613 и 633-го проектов, а когда на Черноморский флот стали приходить большие субмарины, Укрытие стало терять свое оборонное значение. Нерационально было строить такую машину всего лишь под один проект... Говорят, когда Хрущев осмотрел сооружение, махнул рукой и сказал: «Надо отдать все это виноделам!»

Дорогое было бы это вино...

— И отдали бы! — продолжает рассказ Стефановского бывший вице-мэр Севастополя Валерий Иванов, с которым мы встретились после нашей вылазки. — Вспомните, ведь в те годы шла бурная кампания «Перекуем мечи на орала!», резко сокращались вооруженные силы, по-живому резали флот. Но за судьбу балаклавского Укрытия вступился адмирал Николай Герасимович Кузнецов, который хоть и пребывал в опале, но отчаянно бомбардировал ЦК КПСС своими спецдокладами и письмами. Он и отстоял подземный завод. Строили его пять лет: с 1957 по 1961 год. А эксплуатировали на полную мощность почти треть века вплоть до 1993 года, когда его передали Украине.

...Впереди забрезжил слабый свет. Потом дуга подземного канала вспыхнула ярким овалом выхода в море. Мы причалили к массивной железобетонной перемычке, скорее обрушенной, чем опущенной в воду. Взойдя на нее, мы увидели скопище медуз, кишевших в конце канала. Они прятались тут от надвигающегося шторма. В этом был свой символ: противоатомное укрытие для подводных лодок превратилось в убежище для медуз.

Из официальной справки:

Подземные сооружения постройки 1957—61 годов по своему техническому состоянию пришли в полную негодность, находятся в аварийном состоянии и могут служить источником инфекций, а также убежищем для криминальных элементов.

Да, в создание этого шедевра военно-морской фортификации был вложен грандиозный человеческий труд и многие миллионы тех рублей, которые вполне соответствовали тогда долларам. Бросить Укрытие на дальнейшее разграбление и запустение или же попытаться извлечь из «Черной дыры» хотя бы часть тех средств, которые она поглотила? Эту проблему решают сегодня отцы города во главе с Александром Кунцевичем. Севастопольское «Морское собрание» во главе с Владимиром Стефановским предложило балаклавской мэрии проект создания в противоатомном Укрытии подводных лодок историко-заповедной зоны «Подземелье «холодной войны». В нее бы вошли тематические экспозиционные залы, размещенные в бывших цехах и арсеналах, подводная лодка, стоящая у подземного причала, туристский центр, кинозал с хроникой времен активного военного противостояния двух политических систем, наконец, подземный мемориал, где была бы увековечена память подводников, погибших на той — без выстрелов — воистину «холодной войне» в океанских глубинах.

Бывший вице-мэр Севастополя, а еще раньше начальник штаба гражданской обороны города Валерий Борисович Иванов утверждает:

— Весь подземный комплекс с системой шлюзования, штреками и потернами, системами жизнеобеспечения является единственным в СНГ историческим памятником военно-инженерного искусства времен «холодной войны». Его надо не только сохранить, его можно с толком использовать. «Труба», в которую улетели миллионы рублей, должна вернуть их сторицей. Смотрите, ведь своды и канал Укрытия позволяют крейсерским яхтам заходить в подземную гавань со всем своим стоячим такелажем. Наш культурно-исторический центр «Севастополь» предлагает создать там международную яхтенную марину, спортивно-экскурсионную базу подводного плавания, музейно-туристические маршруты... Правда, есть и более приземленный проект — выращивать в штольне шампиньоны. Но в любом случае необходима полная демилитаризация бухты. Только тогда можно будет на-

деяться на серьезные инвестиции в проект, в том числе и зарубежные. На конверсионном объекте уже бывали торговые атташе из сорока трех стран мира...

А пока в «Черной дыре» глухо ухаает кувалда очередного добытчика...

Из официальной справки:

Весь подземный комплекс с системой шлюзования, штрелками и потернами, системами жизнеобеспечения является единственным в СНГ историческим памятником инженерно-технического искусства времен «холодной войны».

Навечно подводные лодки

Услышьте нас на суше!

Наш зов все глуше, глуше...

Владимир Высоцкий

Из бездны взываем...

Шла «холодная» — без выстрелов — война. Но скорбные списки на воинских обелисках множились год от года.

Мы играли с Америкой в ядерный бейсбол, или в атомную лапту. Мы дерзко вызвали сыграть в эту опасную игру с Америкой, отнявшей у Британии титул владычицы морей. Игровым полем служил Мировой океан, битами — ударные атомарины, мячами — ядерные реакторы и боеголовки ракет, которые мы загоняли в «лунки» океанического ложа с переманным успехом. Печальный счет в этом матче века открыли США: 10 апреля 1963 года атомная подводная лодка «Трешер» по невыясненной до конца причине затонула на глубине 2800 метров в Атлантическом океане. Спустя пять лет трагедия повторилась в 250 милях к юго-западу от Азорских островов: атомная подводная лодка «Скорпион» американских ВМС вместе с 99 моряками навсегда упокоилась на трехкилометровой глубине.

В том же году навсегда исчезла наша дизельная ракетная лодка К-129. На ее борту находились ядер-

ные торпеды. Несмотря на чудовищную глубину — 4 тысячи метров — американцы сумели поднять первые два отсека этой разломившейся субмарины. Но вместо секретных документов шифросвязи, на которые они рассчитывали, получили проблемы с захоронением останков советских моряков и тех атомных торпед, что лежали в носовых аппаратах.

8 апреля 1970 года в Бискайском заливе после сильного пожара затонула на огромной глубине первая советская атомарина К-8, унеся с собой 52 жизни и два ядерных реактора. Спасательный баркас наткнулся на тело командира капитана 1-го ранга Бессонова. В оконеченных пальцах он зажал список экипажа. Это была первая гибель советской атомной подводной лодки.

Мы сравнивали с американцами печальный счет потерянных атомарин в начале октября 1986 года. Тогда в 1000 километров северо-восточнее Бермудских островов в ракетном отсеке подводного крейсера К-219 взорвалось жидкостное топливо. Возник пожар. Его потушили. Но ядовитый оранжевый туман ракетного окислителя пополз по отсекам... 20-летний матрос Сергей Преминин сумел заглушить оба реактора, и смертельно раненная суперсубмарина, оставленная экипажем, унесла его тело в пучину Атлантики. Американские эксперты во главе с вице-адмиралом Поуэллом Картером сообщили в Пентагон, что «возможность ядерного взрыва и радиоактивного заражения среды исключается».

Совсем иначе обернулось дело с гибелью атомарины К-278, более известной под именем «Комсомолец». 7 апреля 1989 года в Норвежском море всплыл титановый атомоход «Комсомолец». Из распахнутого верхнего рубочного люка валил густой дым, а над кормой, раскаленной пожаром, курился пар... Это была уникальная подводная лодка, с которой предполагалось начать строительство глубоководного флота — флота XXI века. Титановый корпус позволял ей погружаться и действовать на глубине километра — втрое глубже, чем всем остальным субмаринам мира...

Стан подводников разделился на два непримиримых лагеря: одни винили в несчастье экипаж и выс-

шее командование, плохо готовящее подводников-профессионалов, другие видели корень зла в низком качестве морской техники и монополизме Минсудпрома. Этот раскол вызвал яростную полемику в газетах, и страна наконец узнала о своих потерях в тихой войне. С изумлением и скорбью читающая публика открывала для себя, что это уже третья наша ядерная подводная лодка, исчезнувшая в океанской пучине. Газеты наперебой называли имена кораблей и номера подводных лодок, погибших в «мирное время», — линкор «Новороссийск» и большой противолодочный корабль «Отважный», подводные лодки С-80 и К-129, Б-37 и С-350, С-178 и К-27, К-56 и К-429, К-431... Это черные номера в лотерее смерти, за каждым из них — невидимые не то что миру, самой России — жертвы, вдовы, сироты...

И вот теперь «Курск»... Таких огромных подводных кораблей никто никогда в мирное время не терял...

В морском Николо-Богоявленском соборе в Санкт-Петербурге уже не хватает простенков для мраморных досок со скорбными списками...

Мировая статистика утверждает: за послевоенные годы в мире погибло 30 подводных лодок, из них в СССР-России — 8, в США — 4, в Великобритании — 3, во Франции — 4, в Израиле — 1, на доле остальных — 10...

Взрыв у причала

Экипаж подводной лодки Б-37 готовился идти на Новую Землю стрелять в полигон атомной торпедой. А потом — в Карибское море, на боевую службу. Но трагический случай перечеркнул все планы вместе с жизнями ста двадцати двух моряков.

В лейтенантскую пору обмывали мы новое офицерское звание нашего штурмана. Дело было в «Ягодке» — гарнизонной столовой города Полярного, которая по вечерам работала как ресторан. Играл оркестр, моряки приглашали дам... Я приглядел себе

миловидную блондинку за соседним столиком, но старпом остановил:

— Не рвись... Она не танцует.

— Почему?

— Потом узнаешь...

Кто-то из новичков-лейтенантов попытался пригласить девушку, но получил отказ. И только в конце вечера, когда парочки двинулись к выходу, я увидел, что белокурая гордячка заметно прихрамывает. Провожать ее никто не пошел...

— Неужели та самая?

— Та самая...

Об этой девушке знали все старожилы Полярного. Знал и я о ней в чем-то тихом пересказе.

После гибели линкора «Новороссийск» флот семь лет не знал большей беды, чем та, что стряслась в Полярном на дивизии подводных лодок.

Черный день — 11 января 1962 года — начался весьма буднично. Таково уж свойство всех роковых дней — обрушиваться, как гром среди ясного неба... Впрочем, стояла арктическая ночь...

Большая дизель-электрическая подводная лодка Б-37 ошвартовалась в Екатерининской гавани у 5-го причала. Того самого, у которого и по сию пору грузят на лодки торпеды. Командир, капитан 2-го ранга А. С. Бегеба только что вернулся из отпуска — его отозвали досрочно. На политическом и военном горизонтах сгущались тучи — вызревал Карибский кризис. Б-37 стояла в боевом дежурстве, то есть в полной готовности немедленно сняться и выйти воевать.

Ранним утром экипаж — семь десятков матросов, старшин и офицеров — встречал командира в строю на причале. Старпом капитан-лейтенант Симонян, не чуя смертного своего часа, бодро доложил о готовности к подъему флага. И тут же под медное курлыкание горна флаг и гюйс подняли на всех кораблях.

— Команде вниз! — приказал Бегеба. Начиналось ежеутреннее проворачивание лодочных машин и механизмов. Командир в таких случаях спускается в лодку последним.

Капитан 1-го ранга в отставке Анатолий Степанович Бегеба:

— В 8 часов 20 минут я находился на верхней палубе корабля, как вдруг услышал легкий хлопок, палуба под ногами дрогнула и из верхнего рубочного люка повалил черный дым — сильно, как из трубы паровоза. Первая мысль — замыкание, горят кабельные трассы. Так уже было прошлым летом. Не у нас — на другой лодке. Тогда, чтобы погасить пожар, пришлось открывать концевые люки и тащить баллоны с углекислотой... Бросился на причал к телефону. Доложил о пожаре начальнику штаба контр-адмиралу Юдину и сразу же — на лодку. На палубе толклись рулевые, которые следили за проворачиванием рулей глубины. В ограждении рубки мельтешили радисты и метристы, проверявшие выдвижные антенны. Дым валил такой, что нечего было и думать лезть в центральный пост через входную шахту. Я приказал радистам прыгать на палубу, чтобы не отравились ядовитыми газами, а сам побежал в корму, где был аварийно-спасательный люк, по которому можно было проникнуть в седьмой отсек. Не добежал шагов десять — взрыв чудовищной силы швырнул меня в воду. Я не почувствовал ледяного холода. Полуоглохший вылез на привальный брус и с ужасом посмотрел на то, что стало с лодкой. Развороченный нос медленно уходил в дымящуюся воду...

Тяжело контуженного командира увезли в госпиталь с первой же партией раненых.

Город вздрогнул и застонал...

Один из офицеров торпедно-технической базы, у причала которой стояла Б-37, старший лейтенант Валентин Заварин попал в зону взрыва, но остался жив. Я много раз встречался с ним и в Полярном, и в Питере, и в Москве... Покойный ныне Валентин Николаевич оставил свои записи о том дне...

«Взрыв я воспринял как безмолвную вспышку в тот момент, когда перебежал через рельсы узкоколейки, по которой из торпедного склада вывозили на те-

лежах торпеды... Очнулся в сугробе без шапки и без единой пуговицы на шинели. Было темно. На снегу валялись провода. В нос бил запах сгоревшего тротила, едкий дым застилал глаза.

На причале творилось невообразимое: к торпедному складу — вернее, к тому месту, где стояла снесенная взрывом караулка, — сносили тела людей. Нос Б-37 ушел в воду, корма задралась. К изувеченной субмарине бежали по причалу водолазы в гидрокombineзонах. Кто-то из них уже спустился в отдранный кормовой люк и вытащил оттуда полуживого моряка. Потом водолаз снова полез в тонущий корабль, долго не появлялся, наконец из люка высунулась голова в шлеме, но выбраться на палубу парень не смог — зацепился за что-то и на наших глазах ушел с кормой под воду... Берег оцепенел...

На сопке, что возвышалась над Циркульным домом, над подплавом, стояли женщины с детьми. Поднятые грохотом и звоном вылетевших стекол, они бросились туда, где в этот час должны были быть их мужья. Мимо них с воем сирен сновали санитарные машины. Чья душа не вопрошала тогда с горестной тоской — что если и мой там?!

Борт о борт с Б-37 стояла подводная лодка С-350. Одновременный взрыв двенадцати торпед разворотил и ее.

Город, еще не пришедший в себя после бесследного исчезновения в море подводной лодки С-80 со всем экипажем, накрыл стальной град обломков и осколков новой катастрофы. Огромные лодочные баллоны со сжатым воздухом разлетались над гаванью и сопками как ракеты.

Валентин Заварин: «Один из них, проломив крышу и потолок, завис в кухне моей соседки. Чудовищный свист рвущегося наружу воздуха ударил в барабанные перепонки. Обезумев от ужаса, она выскочила с годовалым ребенком на улицу в ожидании конца света... Эхо взрыва докатилось до Североморска и даже до острова Кильдин...»

Анатолий Степанович Бегеба:

— В госпиталь ко мне приехал главнокоманду-

ющий ВМФ СССР адмирал флота Сергей Горшков. Лично расспрашивал что и как. Спросил мое мнение о причине взрыва. А потом было заседание ЦК КПСС, на котором министр обороны Малиновский доложил о ЧП в Полярном Хрущеву. Не знаю реакцию генсека, но Малиновский распорядился отдать меня под суд. Видимо, принял такое решение на основании Акта государственной комиссии по расследованию. Но акт составили за пять дней до того, как лодку подняли и детально осмотрели... Поспешили маленько. У нас ведь как: на все случаи военной жизни есть универсальная формула — «вследствие низкой организации службы»...

1962 год... Самый расцвет «волюнтаризма» и «субъективизма». Приказ министра обороны: «Отдать под суд» был равносителен приговору. И уже детали — на сколько лет и в какие места — должен был определить трибунал. В июне в Полярном начался суд над командиром подводной лодки Б-37. От адвоката Бегеба отказался. Защищал себя сам. Почему, Анатолий Степанович?

— Прислали женщину-адвоката... Что она понимала в нашем деле, в нашей службе, в нашей технике? Обвинитель задает вопрос: почему воздушные баллоны ваших торпед просрочены с проверкой на два года? Отвечаю: торпеды принимали на лодку в то время, когда я был в отпуске. Я видел только дубликаты формуляров. В них сроки проверки не записываются. А заносятся они в подлинники, которые хранятся в арсенале.

Следующий вопрос: почему не была объявлена аварийная тревога, все ваши люди бросились в панике в корму? Отвечаю: расположение трупов в отсеках показывает, что каждый из погибших находился там, где обязывала его быть аварийная тревога. Вот акт осмотра корабля водолазами.

«Почему вы, командир, бежали в противоположную от пожара сторону — в корму?» В вопросе ясно слышалось: «Почему вы трусили?» Отвечаю: люк в носовой отсек без посторонней помощи изнутри открыть невозможно. А кормовой — аварийный — я от-

крыл бы сам. Попасть в лодку можно было только через него... Проверили мое заявление на одной из лодок — все точно.

Бегеба защищал на суде свою честь и честь погибшего экипажа. Он не был юристом, но он был высококлассным профессионалом-подводником. И случилось чудо: подведомственная министру обороны военная Фемида вынесла назначенному свыше преступнику оправдательный приговор! Назову имя этого бесстрашного и честного служителя Закона: генерал-майор юстиции Федор Титов. Приговор, впрочем, опротестовали и направили в Верховный суд. Но и Военная коллегия Верховного суда не смогла ни в чем обвинить командира погибшей лодки и отклонила протест прокурора. Поспешно отобранный партбилет Бегебе вернули. Но флотская карьера его была сломана. Говорят, на британском флоте в аттестации офицеров есть графа «везучий-невезучий». Возможно, кто-то и из наших кадровиков посчитал 35-летнего кавторанга «невезучим» и удалил его подальше от кораблей — в Бакинское высшее военноморское училище. Преподавал он там тактику до самых последних дней своей военной службы. Там же, в Баку, и жену схоронил. А когда начался разгул антирусского шовинизма, вернулся в Полярный, к дочери. Бросил в столице солнечного Азербайджана квартиру, мебель, вещи. Взял с собой лишь ордена, кортик да пачку старых фотографий.

Мы сидим с Анатолием Степановичем среди книг и оленьих рогов в тесной комнатке блочного дома, пьем чай с вареньем из морошки. Жестокое это дело — расспрашивать моряка о гибели его корабля... Но Бегеба белорус, мужик крепкий, чего только в своей жизни не испытал...

— Ваша версия взрыва торпед?

— Когда я прибыл из отпуска на корабль, мой мистер доложил мне: «Товарищ командир, мы приняли не боезапас, а мусор!» Стал разбираться, в чем дело. Оказывается, все лучшее погрузили на лодки, которые ушли в Атлантику под Кубу. А нам — второму эшелону — сбросили просроченное торпедное ста-

рье, все, что наскребли в арсеналах, хотя мы стояли в боевом дежурстве. Обычно стеллажные торпеды на лодках содержатся с половинным давлением в баллонах. А нам приказали довести его до полного — до двухсот атмосфер. Я отказался это сделать. Но флагманский минер настаивал, ссылаясь на напряженную обстановку в мире. Мол, того и гляди — война. «Хорошо. Приказание исполню только под запись командира бригады в вахтенном журнале». Комбриг и записал: «Иметь давление 200 атмосфер». Вопрос этот потом на суде обошли. К чести комбрига скажу — он свою запись подтвердил, несмотря на то что вахтенный журнал не смогли обнаружить.

Так вот, на мой взгляд, все дело в этом полном давлении в воздушных резервуарах стеллажных торпед. Скорее всего, выбило донышко старого баллона. Я же слышал хлопок перед пожаром! Воздушная струя взрезала обшивку торпеды. Тело ее было в смазке. Под стеллажами хранились банки с «кислородными консервами» — пластинами регенерации. Масло в кислороде воспламеняется само по себе. Старшина команды торпедистов мичман Семенов успел только доложить о пожаре и задохнулся в дыму. Почти как на «Комсомольце»... Потом взрыв. Сдетонировали все двенадцать торпед... Только после этого случая запретили хранить банки с «регенерацией» в торпедных отсеках. А все эти слухи про то, что в носу шли огневые работы, паяли вмятину на зарядном отделении — полная чушь. Это я вам как командир утверждаю!

Про девочку, которую осколком ранило, слышали? Так вот, мы теперь с ней в одних президиумах сидим: я как ветеран, она как председатель Союза инвалидов Полярного. Вот судьба...

«Мама крикнула: война!»

Ту самую блондинку, которую я не пригласил на танец, я легко отыскал по адресу, сообщенному Бегбой. Ирина Николаевна Хабарова жила на вершине одной из застроенных городских сопок. Дверь мне открыла энергичная, напористая и все еще миловид-

ная женщина. В сопровождении собаки и двух кошек, она, прихрамывая, провела меня в комнаты... Достала старые фотографии:

— Вот дом, в котором мы тогда жили. Деревянная одноэтажная постройка, каких много было в Полярном. Я училась в третьем классе, и в тот день мама позволила мне поспать подольше — уроки перенесли во вторую смену. Трехпудовый осколок баллона легко проломил крышу и упал на мою кровать. Спасло меня то, что весь удар пришелся на железную поперечину кровати. Меня задело лишь краем. Я даже сознание не потеряла, хотя был перебит тазобедренный сустав и повреждены внутренние органы. Мама крикнула: «Война!», схватила меня и сестренку и кинулась в бомбоубежище. Потом увидела кровь... Побежала за машиной. Легла на дорогу — остановила самосвал. В госпиталь меня привезли раньше раненых матросов. Сделали все необходимые перевязки и на катере отправили в Североморск, а оттуда самолетом в Москву. Почти год провела в Русаковской больнице в Сокольниках. Врачи там хорошие... Но от хромоты избавить меня не смогли... Вернулась домой. Закончила школу. Пошла работать санитаркой в морской госпиталь.

В комнату вбежал маленький мальчик, а его отловила молодая красивая женщина — дочь Ирины Николаевны Оля... И понял я, что прихрамывающую блондинку кто-то решил однажды проводить из ресторана. Решился связать с ней судьбу, жениться на ней. Мужем Ирины стал статный моряк-главстаршина. Прожили они несколько лет. Потом развелись. И она, увечная, с ребенком на руках, сумела найти нового мужа не хуже прежнего. Это даже не судьба, это — характер.

Живет Хабарова — не жалуется, внука растит, за полярников инвалидов хлопочет. Пособие от Министерства обороны получает за искалеченную ногу — целых 83 рубля 26 копеек.

— Ну а с Анатолием Степановичем и в самом деле на разных мероприятиях встречаемся. Никакой обиды на него не держу. Он с тем взрывом и сам настрадался.

Кого винить в той давней трагедии? Шла «холодная война»... И высшая степень боеготовности оплачивалась порой кровью. Через несколько месяцев после взрыва в Полярном едва не грянул ядерный взрыв в Карибском море, где столкнулись лоб в лоб геополитические интересы двух сверхдержав и куда от забрызганных кровью полярнинских причалов ушли четыре подводные лодки. Такие же, как «Буки-37». «Живыми не ждали!» — скажут потом их командирам большие начальники, следившие за большой охотой американского флота на «Красные Октябри». Но это другая история...

День подводника отмечался в Полярном, как всегда, широко и красиво. Ветераны выходили в море, опускали на воду венки... Мы сидели с Бегебой за одним накрытым столом. Золото погон его парадной тужурки оттенялось серебром густых еще волос. Рослый, крепкий морячина, он никак не тянул на свои семьдесят... Потом он вдруг куда-то исчез.

— А где Анатолий Степанович?

— К своим пошел...

Я нагнал Бегебу у гарнизонного кладбища. Там почти вровень с сугробами высился серый бетонный обелиск. «Морякам-подводникам, павшим при исполнении воинского долга 11 января 1962 года...» Я уже знал, что во все праздники капитан 1-го ранга Бегеба приходит к своим морякам. Тяжелая эта участь — быть живым командиром погибшего экипажа. Бегеба снял раззолоченную фуражку:

— Подождите, ребята... Я к вам приду.

Рукавом тужурки обметал он снег с выбитых на граните литер: «Симонян, Семенов...»

Смертная побудка

И живых и мертвых, как всегда, объявили «аварийщиками», не разбирая кто трус, кто разгильдяй, а кто герой. Лишь спустя четверть века удалось узнать имена мучеников долга...

Представляю себе их последний ужин. Точнее, последний «вечерний чай», который, согласно расписанию походной жизни, устраивают на всех военных кораблях в 21.00. Второй — жилой — отсек. Битком набитая кают-компания: шутки, подначки, веселые флотские байки под перезвон чайных ложечек в стаканах и гудение батарейных вентиляторов. Они пили этот добротный заваренный флотский чаек, радуясь удачному дню.

Это было 13 июня 1973 года — за три часа до смертной побудки, о которой они ни сном ни духом не ведали.

Всем казалось, что самые опасные, самые напряженные часы этих последних ходовых суток остались далеко за кормой.

Днем были зачетные стрельбы: К-56 всплыла в одном из полигонов Японского моря, вздыбила ракетные контейнеры, отчего стала походить на чудовище с взъерошенным от ярости загривком, развернулась кормой к цели, и ревущие огненные всполохи унеслись к далеким плавучим щитам. Все ракеты попали в мишень. Стреляли совместно с крейсером «Владивосток» и большим ракетным кораблем «Упорный» по наведению авиацией. Оценка — «отлично»! Теперь домой, в базу...

Старшим на борту К-56 шел заместитель командира дивизии ракетных атомных подводных лодок капитан 1-го ранга Ленислав Филиппович Сучков. Напереживавшись, издегавшись за страдные сутки, Сучков сразу же после чая прилег на койку в каюте командира. Его примеру последовали вскоре и остальные офицеры, кроме тех, разумеется, кто стоял на вахте. Как на беду, в ту ночь во втором — жилом аккумуляторном отсеке народу было вдвое больше, чем положено. На ракетные стрельбы К-56 вышли офицеры другого экипажа — с К-23, а также заводские специалисты-наладчики из Питера. Тридцать шесть человек устроились на ночь кто где смог — на койках, откидных диванных спинках, в медицинском изоляторе, во всех мыслимых и немыслимых закутках-шхерах, отчего отсек стал напоминать перенаселенный плацкартный вагон.

Оба командира — штатного и вывозного экипажей — капитаны 2-го ранга Александр Четырбок и Леонид Хоменко убивали время до входа в узкость тем, что резались в кают-компаниях в популярную на флоте игру — «кошу», известную на востоке как нарды.

В час ночи атомарина огибала мыс Поворотный в заливе Петра Великого. Шли в надводном положении ...

Четырбок бросил кости в очередной раз и замер: корпус лодки мелко задрожал — турбины давали реверс, винты отрабатывали полный назад. Не сговариваясь, оба командира метнулись из отсека в центральный пост, а оттуда на мостик.

Поздно...

Час три минуты по полуночи... Страшный удар сотряс подводную лодку. Скрежет рвущегося металла. Водопадный рев воды, хлынувшей в прочный корпус. Уши резал свист сжатого воздуха высокого давления. Погас свет. Вопль человека, закатанного в лохмы металла и обрывки трубопроводов. Кто мог узнать в этом предсмертном крике голос флаг-связиста, капитана 3-го ранга Якуса? Его обезображенное тело хоронили потом в закрытом гробу.

Но самым страшным был едкий запах хлора. Соленая морская вода, хлынув в аккумуляторную яму, вступила в реакцию с серной кислотой электролита. В незатопленный еще отсек повалили клубы убийственного газа. Индивидуальных дыхательных аппаратов было всего семь — по числу моряков в отсеке по боевому расписанию. Тяжелый аппарат успел надеть только доктор, но, наглотавшись хлора, не смог открыть баллончик с кислородом.

Капитан 1-го ранга Сучков выскочил из каюты в средний проход отсека. Даже в эти жуткие минуты он оставался профессионалом: вместо звонков аварийной тревоги, отметил он, верещал ревун тревоги боевой. Сучков бросился к пульта связи и резко командовал:

— Начать борьбу за живучесть корабля!

Кажется, это были его последние слова. В центральном посту их записали в вахтенный журнал.

В одну минуту самый мирный отсек атомарины превратился в котел котельного ада...

Что же стряслось?!

А случилось то, что случалось уже не раз и не два во все времена на всех флотах мира: подводную лодку протаранил надводный корабль. В ту ночь на К-56 нанесло научно-поисковое судно рыбаков «Академик Берг», носившее по злой иронии судьбы имя бывшего подводника.

Роковые события далеко не всегда предвещают о себе заранее. В тот в общем-то погожий июньский денек атомарина возвращалась домой прибрежным фарватером в сопровождении крейсера «Владивосток». Именно с крейсера за два часа до столкновения засекли надводную цель, которая шла навстречу подлодке со скоростью 9 узлов. Расстояние между ними было около 40 миль (округленно — 75 километров). Никаких опасений эта ситуация не вызывала. На «Владивостоке», шедшем на три мили мористее атомохода, следили за обстановкой по экрану навигационного радара. То же самое должны были делать и в центральном посту подводной лодки. Но радиолокатор на атомарине не включили. Понадеялись на зоркость верхней вахты. Успокаивала простота судоходной обстановки? Берегли ресурс радиолокационной станции?

И то, и другое, и третье... РЛС «Альбатрос» весь день работала во время стрельбы с предельной нагрузкой. Требовалась техническая пауза, и станцию вывели в так называемый «горячий резерв». Это значит, что она была на подогреве, и готова была работать на излучение по первому требованию. Другое дело, что это «первое требование» запоздало, несмотря на то, что с сопровождавшего крейсера заметили опасное сближение и, передав на К-56 предупреждение, что дистанция между ней и целью сократилась до 22 миль, посоветовали включить радар и провести маневр расхождения со встречным судном. Командир К-56 информацию принял, но... ушел отдыхать, оставив за себя на мостике старпома, допущенного к самостоятельному управлению кораблем. Но и старпом не включил радиолокатор. Тем временем, как

это часто бывает в Приморье, нашла полоса тумана и атомоход вошел в густое молоко. Когда до столкновения оставалось всего пять минут, включили навигационную станцию. На экране возникли отметки сразу четырех целей. Кто они, куда и как движутся — определять уже было некогда. За две минуты до удара из тумана вынырнули красно-зеленые ходовые огни «Академика Берга».

— Турбинам реверс!!! Лево на борт! — заорал в микрофон старпом. Но было поздно.

Уходя влево, К-56 подставила правый борт надвигающемуся форштевню. Удар «Берга», шедшего со скоростью 9 узлов, взрезал легкий и прочный корпус атомарины почти под прямым углом. Четырехметровая пробоина пришлась на стык первого и второго отсеков, и после затопления жилого вода пошла в носовой, торпедный...

* * *

Здесь, в носовом, ночевало двадцать два человека. Дыхательных же аппаратов было только семь — столько, сколько подводников расписаны в первом по боевой и аварийной тревогам. Пятнадцать безпротивогазных моряков обрекались на гибель от удушья и утопления. Среди них был и лейтенант Кучерявый, взявший на себя командование отсеком. Он не имел права на изолирующий дыхательный аппарат (ИДА), потому что был «чужим», из другого экипажа. Спасительные «идашки» могли надеть только те, чьи имена были написаны на бирках: семеро из двадцати двух...

В тот день жена лейтенанта рожала первенца. В отсеке об этом знали. И мичман Сергей Гасанов, старшина команды торпедистов, отдал Кучерявому свой аппарат:

— Наденьте, товарищ лейтенант, хоть дитё свое увидите...

Лейтенант Кучерявый не стал натягивать маску. В ней трудно было отдавать команды. И тогда остальные шестеро счастливиц, которым судьба бросила шанс спастись, сняли дыхательные аппараты.

— Погибать, так всем вместе...

Самому старшему в отсеке — лейтенанту Кучерявому — было двадцать пять; матросам — едва за восемнадцать... Никто не хотел умирать. И потому все рьяно выполняли каждый приказ лейтенанта. Понимали его с полуслова.

Первым делом он приказал конопатить трещину, из которой хлестала ледяная вода и шел хлор. Добраться до трещины было почти невозможно: ее загораживал массивный бак гидроаккумулятора. Заделали только там, куда смогла пролезть рука с молотком. Вода неостановимо прибывала. Тогда пустили трюмную помпу на откачку за борт. Через несколько минут трюм затопило под настил и помпу пришлось отключить, чтобы не вызвать короткое замыкание и пожар...

Работала межотсечная связь «каштан», и Кучерявый слышал, как из второго отсека инженер-механик Пшеничный докладывал в центральный пост:

— Пробоина подволочная... Поддув бесполезен. Нас топят по-черному... Прощайте, братцы!

Через открытый отливной клапан помпы море врывалось в отсек быстрее, чем через трещину, — затопило второй «этаж» и все перебрались палубой выше. Надо было немедленно закрыть клапан, а сделать это можно было, только пронырнув через два затопленных люка — один под другим и в кромешной тьме нащупав на днище вентиль, закрутить его. Ныряли по очереди, каждый успевал повернуть венчик на полвитка, не больше. Потом на задержке дыхания надо было найти обратный путь через двойную прорубь в стальных листах. Больше всех нырял матрос-молдаванин Степан Казаны. Он и закрыл в конце концов злополучный вентиль. К тому времени все уже были по грудь в воде, даже забравшись на койки верхнего яруса. Над головой оставалось полтора метра воздушной подушки, отравленной хлором. Впору было запевать «Варяга»...

Капитан 1-го ранга Александр Николаевич Кучерявый вспоминает с болью в душе:

— В общем-то, у меня был запасной вариант...

Правда, потом мне сказали, что он все равно бы не сработал. Но тогда я в него верил . . . Дело в том, что над нашими головами был аварийно-спасательный люк, который вел на носовую надстройку, то есть на верхнюю палубу лодки. Я решил, когда выдыхим весь кислород, отдраить верхнюю крышку люка и всплывать на поверхность. Благо глубина по моим подсчетам была небольшая, и мы все успели бы выйти. Но я не взял в толк, что лодка шла своим ходом и потому с почти затопленными двумя отсеками зарывалась носом в воду много больше обычного.

По счастью, нам не пришлось прибегнуть к этому последнему средству спасения. Спасения весьма проблематичного... В шахте люка с кувалдой наготове уже стоял матрос, чтобы бить по задрайкам крышки, когда по трансляции передали: «Внимание! Приготовиться к толчку — выбрасываемся на отмель». Но толчка мы не почувствовали. Лодка села мягко.

Да, это было спасение. С помощью подоспевшего крейсера «Владивосток» подраненная субмарина плавно приткнулась на песчаную отмель. С рассветом под К-56 спасатели завели понтоны и лодку отбуксировали в док.

Но и на этом дело не кончилось. Рассказывает очевидец событий капитан 1-го ранга Сурненко:

— Вдруг обнаружилось, что баллон воздуха высокого давления, вывернутый ударом из гнезда, пробил контейнер, где находилась ракета с ядерной боеголовкой. Никто не мог поручиться, как поведет себя в этой ситуации поврежденное оружие. К месту происшествия прибыл командующий Тихоокеанским флотом адмирал М. Маслов. Не полагаясь больше ни на кого и ни на что, он отобрал у матроса газовый резак и сам срезал крышку контейнера. Увидев лоснящееся рыло уцелевшей боеголовки, все, кто стоял рядом, сняли фуражки и вытерли со лба холодный пот...

А жена лейтенанта Кучерявого родила в тот смертный день сына. Его называли Олегом. Ныне старший лейтенант Олег Кучерявый служит на Северном флоте, в Архангельске.

Рок столкновений с надводными кораблями преследует субмарины с самого начала подводного плавания. И почти всегда таран для подлодки смертелен.

Столкновение «Академика Берга» с К-56 было отнесено к разряду «навигационных происшествий с тяжелыми последствиями». Погибло 27 человек, из них: 16 офицеров, 5 мичманов, 5 матросов, один гражданский специалист из Ленинграда.

В засекреченных приказах информация об аварии была доведена до командиров разных рангов в «части касающейся». Но никакие выводы и разносы не смогли предотвратить подобную же катастрофу: столкновение рыболовецкого рефрижератора № 13 с подводной лодкой С-178, которое случилось в том же Японском море, спустя восемь лет. И жертв там было почти вдвое больше...

В трагедии К-56 виновными были объявлены все — и живые, и мертвые. Так было проще. Так было привычнее... Эта подлая практика недавних времен не смогла, однако, зачернить имена героев.

Известно, что в любой беде люди ведут себя по-разному. Как вели себя в свои последние минуты те, кто навсегда остался во втором отсеке, никто не знает. Никто, кроме водолазов-спасателей, которые проникли в затопленный отсек, когда ракетная атомарина выбросилась на мель.

«Капитана 2-го ранга Пшеничного, — рассказывали они, — мы сняли с рычага кремальеры. Рядом, у переборочной двери в третий отсек, поток воды забил в шхеру тело капитана 1-го ранга Сучкова. Лица обоих были в синяках и кровоподтеках...»

Отдав команду о начале борьбы за живучесть по трансляции, Ленислав Филиппович Сучков бросился вместе с инженер-механиком Пшеничным перекрывать лаз в третий отсек, куда уже успело перескочить девять человек. В их числе и замполит, который обязан был находиться в аварийном отсеке и, как велит Корабельный устав, чтобы «принимать все меры по поддержанию высокого политико-морального состояния личного состава, мобилизовывать его на

энергичные и инициативные действия по борьбе с аварией». Всем этим пришлось заниматься Сучкову и Пшеничному. Оба понимали, что если продолжится паническое бегство в третий отсек, то затопит и его. А это верная гибель всего корабля и двух экипажей. На дно уйдут полтора-два человека, не говоря уже о ядерном реакторе и ракетах с атомными боеголовками. Но именно в этот, пока еще сухой отсек рвались обезумевшие от смертного ужаса матросы-новобранцы. Инстинкт самосохранения утраивает силы. Молодые крепкие парни пытались отшвырнуть тех, кто встал на пути к их спасению. Они не разбирали званий и должностей — молотили кулаками направо и налево. Пшеничный держал рычаг запора, навалившись на него всем телом, а Сучков отбивался от нападавших. Схватка была недолгой. Ядовитый хлор, поднимавшийся из аккумуляторной ямы, сделал свое дело быстро. Потом паталогоанатомы устанавливают: ни у кого из двадцати семи погибших воды в легких не было. Всех умертвил газ до того, как море заполнило трехпалубный отсек. Но ни хлор, ни вода, ни смерть не смогли помешать офицерам выполнить свой последний долг. Капитан 2-го ранга инженер Пшеничный погиб с рычагом кремальеры в за-костеневших руках, как погибали в бою солдаты, не выпустив оружия. Кто-кто, а уж он-то ни в чем не был повинен. Его забота — ход и живучесть корабля. И он был верен до конца РБЖ, воинской присяге и офицерской чести, этот мех-трудяга в измасленных погонах.

Точно так же погиб, перекрыв дверь в первый отсек, капитан 1-го ранга А. Логинов, офицер из ракетного управления Тихоокеанского флота.

Что бы там ни говорили о капитане 1-го ранга Сучкове, де, старший на борту отвечает за все, если взглянуть на его судьбу неформально, свои служебные упущения он перекрыв своим жертвенным подвигом. Не так уж трудно его понять: самая тяжелая работа — ракетная стрельба — позади, отстрелялись успешно, это стоило нервов, до прихода в базу можно было отдохнуть, а не торчать на мостике, где и без

того находились два опытнейших командира плюс без пяти минут еще один старпом. Обстановка вполне позволяла ему спуститься в жилой отсек — ни штормов, ни узкостей, ни сложных расхождений. Кто бы на его месте не прилег в каюте? И кто бы в роковую минуту поступил так, как он? Ведь он бы успел перескочить в сухой отсек, и кто бы остановил его, старшего на борту? Но капитан 1-го ранга Сучков перекрыл путь панике, ядовитому газу, топящей воде. В эти минуты он, сорокачетырехлетний мужчина, поседел, как древний старец. Хлор окрасил седину в розовый цвет. Его так и хоронили — розововолосым.

Оба его сына — Владимир и Сергей — не убоялись стать подводниками, несмотря на мученическую гибель отца. Оба стали командирами атомных подводных ракетноносцев. Контр-адмирал Владимир Сучков командовал даже дивизией «стратегов» — самых мощных атомарин из семейства «тайфунов». Братья Сучковы не раз водили свои грозные корабли в океан. Морская фортуна благоволила к ним. Может быть, потому, что отец отвел от них самый страшный удар судьбы, приняв его на себя?

Смерть в режиме молчания

Средняя дизельная подводная лодка С-80, приспособленная для запуска крылатых ракет, 25 января 1961 года вышла в дальний полигон Баренцева моря — туда, где сейчас покоится на грунте атомный подводный крейсер «Курск». Вышла ненадолго — на несколько дней. На борту — 68 человек, включая второго командира. Последний раз субмарина дала о себе знать в 23.00 26 января. Командир капитан 3-го ранга Анатолий Ситарчик доложил, что все задачи боевой подготовки выполнены, и просил «добро» на возвращение в базу. «Добро» дали. Но в 00 часов 47 минут 27 января радиосвязь прервалась. С-80 в Полярный не вернулась. В тот же день комфлота выслал на поиски два эсминца и спасательное судно. Район, в котором исчезла С-80, отстоял от побережья на 50 миль и занимал площадь 384 квадратных мили. Глу-

бины — от 200 метров и ниже. Зимний шторм швырял корабли, моряки тщетно пытались разглядеть сквозь снежные заряды черный силуэт субмарины или хотя бы черное масляное пятно на воде.

На следующий день по флоту объявили аварийную тревогу, и на поиски С-80 вышли еще два эсминец, четыре малых противолодочных корабля, корабль разведки и спасательное судно.

Полярный притих в недобром предчувствии. Увы, день, точнее, глухая арктическая ночь не принесла никаких вестей. Тогда начался массированный поиск с привлечением авиации, подводных лодок и рыболовецких судов с их придонными тралами и поисковой аппаратурой. Вдоль береговой линии летали пограничные вертолеты. Радиотехнические посты просеивали на своих экранах каждое пятнышко засветки.

О мертвых — либо хорошее, либо ничего. Это этическое правило не распространяется на моряков. Командир отвечает за все, что случилось на корабле и с кораблем, даже если он мертв.

Не миновала эта участь и навечно 36-летнего командира С-80 капитана 3-го ранга Анатолия Дмитриевича Ситарчика.

Вот что пишет о нем и об обстоятельствах катастрофы его бывший непосредственный начальник, командир дивизии подводных лодок Северного флота, а ныне адмирал флота Георгий Егоров: «Подводные лодки с крылатыми ракетами на борту — сложные по устройству корабли. Поэтому нам (офицерам штаба. — Н. Ч.) приходилось часто выходить в море на этих кораблях, изучать личный состав, особенно командиров. Тогда-то я и обратил внимание на одного из них. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался к командующему подводными силами контр-адмиралу Г. Т. Кудряшову с просьбой отправить этого командира на тщательную медицинскую проверку для определения его психологического состояния, но этого сделано не было.

Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки работы всех ее систем при глубоководном погружении с рабочей глубиной до 170 метров.

Испытания показали, что прочный корпус, заборные отверстия, механизмы в основном удовлетворяют предъявляемым требованиям. Но снова возникли серьезные претензии к командиру корабля. Поэтому я приказал начальнику штаба дивизии капитану 1-го ранга Н. М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно в базе.

Распоряжение комдива не выполнили, С-80 «выпихнули» на отработку плановой курсовой задачи. О, этот всемогущий идол — план!

Капитан 1-го ранга Егоров находился на мостике плавбазы «Иртыш», когда из перехваченной радиогаммы узнал, что С-80 отправлена в море.

«Не вступая в полемику, — пишет Георгий Михайлович, — а сославшись на прогноз погоды, дал радиогамму в штаб подводных сил: «В связи с приближающимся ураганом прошу ПЛ С-80 срочно возвратить в базу».

Приближение шторма уже чувствовалось по многим признакам.

Я приказал отправить в море часть лодок с рейда и погрузиться на глубину в назначенных районах. И, находясь на мостике плавбазы «Иртыш», которую носил на якорях с борта на борт ураганной силы ветер со скоростью 25—30 метров в секунду при сплошных снежных зарядах, следил по локации за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Прошла радиогамма от подводной лодки С-80. Поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли ее декодировать. Полагал, что моя просьба выполнена, командир С-80 подтвердил приказание штаба о возвращении, и лодка направляется в базу.

Уже на рассвете получаю доклад: «Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от нее нет».

Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля. Командир С-80, не получив распоряжения штаба о возвращении в базу, мог пойти на погружение, чтобы укрыться от шторма под водой.

Решение тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не было вызвано острой необходимостью. Мои сомнения относительно возможностей этого командира, к несчастью, подтвердились.

После подъема лодки с грунта проверка журнала радистов показала, что приказа штаба подводных сил о возвращении С-80 в базу на корабль не поступало. Значит, моя просьба не была удовлетворена командованием подводных сил».

...Известно, что мнения начальников и подчиненных часто расходятся. Бывшему лейтенанту, а ныне Герою Советского Союза вице-адмиралу запаса Евгению Чернову командир С-80 помнится совершенно другим человеком: «Это был смелый, решительный и грамотный подводник. Отец его, генерал-авиатор, погиб во время войны. Анатолий Дмитриевич выходил в море в отцовском летном шлеме и его перчатках. Это был его талисман. Не знаю, взял ли он с собой эти реликвии в тот последний выход...»

Только через неделю — 3 февраля — рыбаки с траулера РТ-38 обнаружили в трале аварийный буй, которым обозначают место, где затонула лодка. На нержавеющей табличке разобрали тактический номер — С-80.

Никто из рыбаков не мог точно указать, где и когда они затралили буй. Штурманы пытались по расчетам вероятного дрейфа уточнить место. Нанесли на карты район, где штормом могло оборвать буй. Искали до 16 февраля. Взять бы чуть севернее всего на полторы мили, и лодку бы нашли. Но никто не пересек 70-ю, будто заколдованную параллель. Правда, если бы тогда и обнаружили С-80, помочь ей было бы нечем — мощную судоподъемную фирму «ЭПРОН» Хрущев давно расформировал.

«Под аварию» главкому ВМФ СССР удалось выбить

деньги на развитие спасательных средств. Тогда-то спроектировали и построили «Карпаты», специальное судно для подъема затонувших лодок.

Подлодку нашли 23 июля 1968 года. С-80 лежала на твердом грунте на ровном киле, накренившись на правый борт.

Первые обследования с помощью спускаемой водолазной камеры показали: оба аварийно-спасательных буя — носовой и кормовой — отданы. Значит, подводники были живы по меньшей мере в обоих кормовых отсеках. Верхний рубочный люк задраен. Никаких видимых повреждений ни легкий, ни прочный корпуса не имели. Особое внимание обратили на рули: горизонтальные застыли в положении «на всплытие», вертикальный же был переложен «лево на борт». Именно по этим последним «телодвижениям» корабля была составлена потом версия гибели.

После долгих проволочек и кадровых неурядиц была сформирована экспедиция особого назначения (ЭОН). Ее командир капитан 1-го ранга Сергей Минченко — истинный герой этой судоподъемной эпопеи. Ведь начинать приходилось практически с нуля. Поднять с глубины 200 метров подводную лодку — задача более чем сложная.

Минченко вспоминает:

— С-80 перетаскили в безлюдную бухту Завалишина, что под Териберкой, и поставили на понтоны. Как быть дальше? Специалисты из минно-торпедного управления уверяли государственную комиссию, что при осушении отсеков торпеды, пролежавшие столько лет под водой, при перепаде давления могут взорваться. Они почти убедили руководство не рисковать и подорвать лодку, не осушая ее, не извлекая тел погибших. При этом терялся весь смысл напряженнейшего труда — поднять корабль, чтобы выяснить причину его гибели.

Однажды вечером ко мне приходит минер, капитан 2-го ранга (фамилию, к сожалению, не помню): «Разрешите, я проникну в первый отсек и приведу торпеды в безопасное состояние!» Риск огромный, и все-таки я разрешил. Очень важно было выяснить

обстоятельства катастрофы. Ночью отправились с ним на С-80. Кавторанг, одетый в легководолазное снаряжение, скрылся в люке. Я страховал его на надстройке. Наконец он вынырнул: «Все. Не взорвутся».

Утром — совещание. Докладываю: работать можно. Как, что, почему?! Рассказал про ночную вылазку. Взгрили по первое число за самовольство. Но председателем госкомиссии был Герой Советского Союза вице-адмирал Щедрин, сам отчаянный моряк. Победителей не судят. Отсеки осушили. Началась самая тягостная часть нашей работы: извлечение тел.

Рассказывает вице-адмирал запаса Ростислав Филонович:

— Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. На это право претендовали и особисты, и политработники, но решили, что сначала субмарину должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы — через аварийный люк седьмого отсека. Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо — и это спустя семь лет после гибели! Медики говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...

То, что открылось глазам Филоновича, даже в протокольном изложении ужасно. Хлынувшая в средние отсеки вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа — гидроудар шел из пятого дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки и выгородки, калечила людей... В одном из стальных завитков прорванной переборки Филонович заметил кусок тела. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были разможены головы.

Участь тех, кого толстая сталь прикрыла от мгновенной смерти, тоже была незавидной: они погибли

от удушья. Кислородные баллончики всех дыхательных аппаратов (ИДА) были пусты. Но прежде чем включиться в «идашки», моряки стравили из парогазовых торпед сжатый воздух в носовой отсек.

Не все смогли выдержать пытку медленным удушьем. В аккумуляторной яме второго (жилого) отсека нашли мичмана, который замкнул руками шину с многоамперным током... Еще один матрос затянул на шее петлю, лежа в койке. Так и пролежал в петле семь лет...

Остальные держались до последнего. В боевой рубке на задраенной крышке нижнего люка обнаружили старпома, капитана 3-го ранга В. Осипова и командира ракетной боевой части (БЧ-2) капитан-лейтенанта В. Черничко. Первый нес командирскую вахту, второй стоял на перископе как вахтенный офицер. Кто из них первым заметил опасность — не скажет никто, но приказ на срочное погружение из-под РДП отдал, как требует в таких случаях Корабельный устав, капитан 3-го ранга Осипов.

Тела командира С-80 и его дублера капитана 3-го ранга В. Николаева нашли в жилом офицерском отсеке. По-видимому, оба спустились в кают-компанию на ночной завтрак. Катастрофа разыгралась столь стремительно, что они едва успели выскочить в средний проход отсека...

Рассказывает бывший главный инженер экспедиции особого назначения, ныне контр-адмирал-инженер Юрий Сенатский.

— В бухту Завалишина, где стояла на понтонах С-80, подогнали СДК (средний десантный корабль). В десантном трюме поставили столы патологоанатомов. Врачи оттирали замасленные лица погибших спиртом и не верили своим глазам: щеки мертвецов розовели! В их жилах еще не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсечного воздуха подводники могли вполне протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья...

— Они пели «Варяга»! — уверял меня капитан медслужбы В. Коваль. Мы пили спирт вместе с остальны-

ми участниками «дезинфекции» С-80, и капитан готов был вцепиться в любого, кто усомнился бы в его словах. — Понимаешь, в кают-компании был накрыт стол... Они прощались. Они пели...

Потом погибших уложили в гробы, и СДК с припущенным флагом двинулся в Полярный, в бухту Оленью.

Когда тела экипажа С-80 были преданы земле, точнее, вечной мерзлоте Оленьей губы, кадровики совершили свой ритуал — в комнате для сжигания секретных бумаг предали огню удостоверения личности офицеров и мичманов погибшей лодки.

На капитана 1-го ранга Бабашина легла еще одна нелегкая обязанность: рассылать родственникам погибших подводников их личные вещи. Было куплено 78 одинаковых черных фибровых чемоданов. В каждый положили по новенькому тельнику, бескозырке... У кого сохранились часы — положили и их. Перетрясли баталёрки, нашли письма, книги, фотоаппарат. И поехали по всему Союзу фибровые чемоданы и цинковые гробы с «грузом 200».

Прошло 36 лет. Не бог весть какая древность. Но за это время на флоте сменилось не одно поколение, так что узнать что-либо о погибших чрезвычайно трудно. Лишь отрывочные сведения от тех, кто когда-то сам служил на С-80 или дружил с кем-то из экипажа. Вот что рассказал о капитан-лейтенанте Викторе Черничко его сослуживец капитан 1-го ранга в отставке Бабашин:

— В памяти остался как весельчак, гитарист, лыжник, боксер. Нос, как у всех боксеров, был слегка кривоват, но это даже ему шло... Успеху у женщин эта его «особинка» не мешала. А вообще-то был добрый семьянин, отец двоих детей. Заядлый лыжник. Иной раз прибегал прямо к подъему флага, сбрасывал лыжи — и в строй.

Высококласный ракетчик, выпускник Севастопольского военно-морского училища имени Нахимова. Он уже получил назначение на большую ракетную подлодку 651-го проекта. Мог и не ходить в море, но взялся подготовить своего преемника — ко-

мандира ракетной группы Колю Бонадыкова. «В последний раз, — говорил, — схожу, и все». Вот и сходил в последний раз...

Точные обстоятельства гибели С-80 не установлены и по сию пору. Есть лишь более или менее убедительные версии. С-80 относилась к классу средних дизельных торпедных подлодок. Но в отличие от других (лодок 613-го проекта было построено свыше двухсот) она могла нести и две крылатые ракеты, расположенные в герметичных контейнерах за рубкой. По сути дела, была испытательной платформой для нового морского оружия. Была и еще одна техническая особенность, возможно, сыгравшая роковую роль.

— Шахта РДП (труба для подачи воздуха к дизелям с перископной глубины. — Н. Ч.) на С-80 была шире, чем на других «эсках», — говорит моряк-подводник старший мичман В. Казанов. — В тот день море штормило и был хороший морозец. Волна, как видно, захлестывала шахту, и на верхней крышке намерз лед. Лодка пошла на глубину, а крышка не закрылась... Вода рванула в пятый отсек, где два моряка пытались уберечь корабль от катастрофы. Мы их там и нашли...

А вот выводы Сергея Минченко:

— Положение вертикального руля С-80 — 20 градусов на левый борт — говорит о том, что подводная лодка вынуждена была резко отвернуть, чтобы избежать столкновения. Никаких скал и рифов в районе плавания не было. Скорее всего, лодка пыталась разойтись с неизвестным судном...

Что же это за «неизвестное судно», которое неожиданно оказалось в полигоне боевой подготовки? Ни советских кораблей, ни рыболовецких траулеров там в тот день не было. Это подтверждают все оперативные службы. Но если вспомнить, как часто появлялись и появляются поныне в прибрежных водах Кольского полуострова иностранные подводные лодки, нетрудно предположить, что командир С-80 увидел в перископ корабль-разведчик, шедший без отличительных огней и потому особенно малоза-

метный в полярную ночь, да еще в слабосильную оптику. Вполне понятен был интерес военно-морской разведки НАТО к необычной подводной лодке с ракетными контейнерами.

Итак, у С-80 не было прямого столкновения с неизвестным кораблем, но был опасный маневр, вызванный появлением этого корабля в запретном районе. Маневр, который в силу случайности стал роковым. Так что С-80 — не жертва обстоятельств, а боевая потеря, понесенная флотом в ходе тихой, но отнюдь не бескровной подводной охоты в океане.

Последнюю точку над «i» в моем расследовании трагедии С-80 поставил ее бывший старпом, переведенный за несколько лет до гибели субмарины на другой корабль, ныне вице-адмирал запаса Евгений Чернов:

— Лодки не должны тонуть, как вы понимаете, при срочном погружении из-под РДП даже при обмерзании поплавкового клапана. В любом случае подача воздуха к дизелям из атмосферы перекрывается мощной захлопкой. Как только С-80 стала уходить на глубину, матрос-моторист бросился перекрывать воздушную магистраль, из которой била вода. Он отжимал рычаг захлопки вправо, а надо было — влево. Парень жал с такой силой, что согнул шток. Он был уверен, что перекрывает, на самом же деле открывал по максимуму. В чем дело? В пустяке. Матрос этот был прикомандирован с другой лодки, где воздушная магистраль перекрывалась не влево, а поворотом рукоятки вправо. Матрос не знал этой особенности. Выходит, виновен в гибели С-80 тот, кто не успел или забыл предупредить его об этом. Кто? Командир отделения? Старшина команды? Командир группы? Инженер-механик? Кому легче от того, что вина за катастрофу распределилась по этой цепочке? Тем более что подобных «чужаков» на лодке было семь человек, не считая офицеров-дублеров. Порочная практика прикомандирования специалистов с других кораблей за несколько часов до выхода в море, увы, существует и поныне, несмотря на приказы и инструкции. Нечто похожее произошло и на атом-

ной подводной лодке К-429 в 1983 году — из 87 положенных по штату там были 47 прикомандированных. Но это другая печальная история.

Тайна точки «К»

Что вы делали 8 марта 1968 года, в пятницу? Припомните, если сможете, не вели ли дневник... Право, это очень важно...

В этот праздничный день в Тихом океане погибла советская ракетная подводная лодка К-129. Враз оборвались жизни нескольких десятков человек. В тот день об этом не знал никто, даже те, кто отмечал ее путь на секретных картах. В назначенный срок, когда подводный ракетоносец должен был сообщить о прохождении поворотной точки маршрута, лодка на связь не вышла. И хотя это был весьма тревожный факт, никто не произнес страшного слова «погибла». Мало ли что бывает в море — вышел из строя передатчик, залило антенну...

Разумеется, по Тихоокеанскому флоту была объявлена боевая тревога, на поиск лодки вылетели самолеты...

Через месяц, когда иссякли все надежды, родственникам погибших отослали похоронки.

«Уважаемые... (имярек)!

С глубокой скорбью сообщаю Вам, что ваш сын (муж) трагически погиб в океане при выполнении служебного задания. Ваш сын (муж) был хорошим моряком, верным товарищем и навсегда останется в памяти боевых друзей как образец исполнения своего долга перед Родиной. Примите наши искренние соболезнования. Контр-адмирал В. Дыгало».

Еще не прогремели выстрелы на Даманском, еще не запылал Афганистан, но уже случился «Новороссийск», и опыт тайных похорон, накопленный стражами народного покоя со времен ГУЛАГа, отточенный на сокрытии севастопольской трагедии — крупнейшей за всю историю отечественного флота, помог легко спровадить в реку забвения и членов экипажа погибшей К-129. Благо, подводную лодку с ее

несчастливым экипажем поглотили километровые глубины.

Вот уж где концы в воду...

Газетный реквием «Новороссийску», прогремевший спустя треть века после гибели линкора, вызвал детонацию памяти у многих людей. Моряки начали вспоминать вслух. Вспоминать то, о чем приказано было не помнить, — вспоминать погибших в море товарищей.

Почтовые штемпели на конвертах не дадут приукрасить случай: эти два письма легли в мой почтовый ящик одно за другим с разницей в один день.

Сначала первое, из Ленинграда.

«Здравствуйте, Николай Андреевич! Ваш адрес сообщили мне в редакции журнала... С большим волнением прочитал документальный очерк о «Новороссийске». Эта беда мне очень близка и понятна, потому что 21 год я храню в памяти другую трагедию, в чем-то похожую на севастопольскую... Подлодка, на которой служил мой отец, капитан 3-го ранга Николай Николаевич Орехов, вышла в очередной поход и не вернулась. Вместе с ним погибли еще сто пять человек.

За все эти годы мы ничего толком не знали о судьбе лодки и ее экипажа. Нас только известили, что причина гибели корабля неизвестна.

В 1975 году из сообщения по «Голосу Америки» я узнал, что американцы обнаружили лодку и подняли ее носовую часть. Оттуда извлекли 80 трупов членов экипажа и захоронили их то ли на Гавайских островах, то ли в Калифорнии. Сообщалось также, что были посланы приглашения семьям погибших. Но наше советское Министерство обороны нам ничего не передало. И вообще, очень обидно было узнать обо всем этом из-за океана.

Мой отец окончил Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде в 1958 году. Спустя три года журнал «Советский воин» (№ 17, сентябрь 1961 г.) опубликовал очерк, написанный о нем. Назывался он «Счастье».

Папа должен был служить на атомной лодке, но из-за повышенного давления назначение не состоялось. На атомный флот отбирали тогда как в космонавты. По рассказам мамы я знаю, что отец очень любил свое дело, был требовательным не только к себе, но и к матросам своей боевой части. Ребята становились настоящими специалистами. Когда на лодке случилась однажды авария (полетела крышка цилиндров одного из дизелей), матросы исправили все в море за двое суток. А ведь это заводская работа.

Еще я знаю, что экипаж был очень дружен, и это, наверное, самое главное.

Перед последним походом большинство офицеров были в отпуске. Их всех вызвали в часть телеграммами. Должна была пойти другая лодка, но она оказалась неготовой. Послали К-129.

2 ноября 1989 года в телепередаче «Пятое колесо» мы с мамой рассказали о гибели 129-й. Тогда я услышал от мамы, что отец перед выходом был неспокоен и в кругу близких друзей сказал товарищам: «Если что случится — позаботьтесь о семье». Никогда раньше, сколько ни ходил в море, таких слов не произносил.

О семье командира мама ничего не знает, кроме того, что вдову зовут Ирина, дочери ее сейчас 35 лет, а сыну 28. Живут они где-то под Москвой.

В июне этого года я посетил консульство США и беседовал с военным представителем. Этот господин обещал мне сообщить все, что знает американская сторона о погребении погибших подводников.

Пока ничего не сообщили.

В наше же Министерство обороны обращаться больше не хочу. После получения ряда казенных отписок такое желание пропало.

От компетентных моряков я слышал два взаимоисключающих мнения. Одни утверждают, что наши моряки, те, которых подняли, захоронены в океане в районе Гавайских островов.

Другие, и в частности отставной адмирал И. Василенко, работавший некогда за рубежом в качест-

ве военно-морского атташе, говорят, что американцы извлекли из носовых отсеков восемь тел и похоронили на острове Мидуэй (Гавайи).

Отца я не могу отделить от экипажа, от товарищей. В страшную минуту они все были вместе, поэтому я считаю, что обе братские могилы, где бы они ни находились — в океане или на суше, — для меня равно дороги и святы. Я считаю, что все матери, вдовы, дети погибших моряков имеют право находиться в этих местах. Ведь координаты гибели К-129 известны точно. По этому поводу я веду переписку с нашей бывшей войсковой частью на Камчатке. Командование дало согласие на установку мемориальной доски в поселке на улице Кобзаря с именами всех погибших на К-129. Но, к сожалению, даже в этой части не могут восстановить полный список. Хотя попытки такие делаются. Об этом мне сообщил работник Музея боевой славы при Доме офицеров флота лейтенант Андрей Куликов.

Я хочу знать, где лежит мой отец: на дне Тихого океана или захоронен в Америке?

Это письмо написала под диктовку моя мама. Мне писать очень трудно, так как я инвалид по зрению 2-й группы. Мне 29 лет.

С уважением и надеждой

Игорь Орехов.

P.S. Мне бы хотелось перевести свою месячную пенсию (60 руб.) на создание памятника морякам «Новороссийска». Сообщите, пожалуйста, номер счета...»

Письмо второе, из Кишинева.

«Уважаемый Николай Андреевич!

Пишет Вам бывший подводник контр-адмирал в отставке Анатолий Тимофеевич Сунгариев. Я уже в том возрасте, когда пора думать о душе, и я бы не хотел унести с собой эту историю, которую теперь уже только я один могу поведать во всех подробностях.

Все нижеизложенное — сущая правда. Ошибиться

могу лишь в точности дат, так как события пятнадцатилетней давности восстанавливаю лишь по памяти, а это, как известно, инструмент ненадежный.

Сложность еще и в том, что некоторые действующие лица еще живы и занимают высокие руководящие посты. И поскольку эта история затрагивает их лично и напоминает им то, что они не хотят помнить, Вы, обнародовав мой рассказ, наверняка услышите гневный окрик: «Все это было не так! Все это — клевета!»

Между тем все это было именно так!

Начну, как говорили римляне, «ab ovo».

14 февраля 1968 года из одной камчатской бухты вышла на боевое патрулирование подводная лодка — бортовой номер «129». По тем временам — новая. Дизельная ракетная подводная лодка несла ракетный комплекс с подводным стартом из нескольких баллистических ракет большой мощности, а также две торпеды с ядерным боезапасом. Подводная лодка из похода не вернулась.

В назначенный (совпадающий с поворотной точкой маршрута) срок подводная лодка не передала обусловленную боевым распоряжением РДО (радиограмму. — Н. Ч.).

На флоте была объявлена тревога. В океан вылетели самолеты, вышли поисково-спасательные силы и боевые корабли. Однако двухнедельный массированный поиск в расчетном квадрате вероятного ее нахождения результатов не дал. Слабая надежда, что подводная лодка, лишенная связи и энергетики, возможно, дрейфует где-то в надводном положении, вскоре исчезла.

Отдельные донесения кораблей об обнаружении соляровых пятен, неопознанных плавающих предметов не могли быть однозначно отнесены к исчезнувшей подводной лодке. Поиск был свернут, а печальную историю со временем вытеснили другие события из жизни флота.

С началом аварийно-поисковых действий выяснилось, что на КП эскадры подводных лодок (в настоя-

щее время это соединение уже не существует, в то время им командовал контр-адмирал Я. Криворучко), отсутствовал заверенный список членов экипажа ушедшей в боевой поход подводной лодки. Вопиющее разгильдяйство!

В последующем факт гибели подводной лодки не был объявлен приказом главнокомандующего ВМФ адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова: действовала давно сложившаяся система замалчивания.

В результате финансисты при решении вопроса о пенсиях женам погибших офицеров и мичманов стали вставлять палки в колеса: логика железная — раз нет приказа о гибели, значит, не погиб. По крайней мере, тянулось так поначалу. По традиции — по флоту пустили шапку.

*...А женам их собрали по рублю.
Как на Руси собирали погорельцам...*

В последующем же замалчивание факта гибели подводной лодки на правительственном уровне привело к непредвиденным осложнениям по линии Министерства иностранных дел, да и вообще в международном плане. Но об этом позже.

В 1966 году я, бывший командир дизельной подводной лодки другого соединения, сдал командование преемнику и перешел в вышестоящий штаб. Вот тогда-то мне и довелось вплотную познакомиться с К-129, ее командиром и экипажем.

В 1966—1967 годах эта подводная лодка проходила заводской ремонт и модернизацию. После завершения я как офицер штаба участвовал в после-ремонтных испытаниях.

Командир подводной лодки К-129 капитан 2-го ранга В. Кобзарь мне понравился, он показал себя как высокопрофессиональный специалист-подводник. Экипаж продемонстрировал хорошую морскую выучку. О командире многие хранят добрую память как о грамотном, трудолюбивом и волевом офицере, твердо державшем в руках бразды правления кораблем и экипажем.

На контрольном выходе у меня установились доверительно-товарищеские отношения с Кобзарем. В самом деле, легко и приятно ставить хорошую оценку, когда корабль чист, экипаж дело знает, а офицеры хорошо подготовлены (в том числе и по моему узкому профилю — проверке знания вероятного противника и его тактических приемов).

Завершив послеремонтную подготовку, подводная лодка ушла на Камчатку, там она приступила к выполнению задач...

На этом обрываю свой рассказ. Продолжу его сразу же, как только Вы подтвердите получение этого письма телеграммой. Мой абонентский ящик №...

Разумеется, я сразу же отбил телеграмму в Кишинев и в ожидании следующего письма стал обзванивать знакомых моряков, которые могли хоть что-то знать о злосчастной подлодке. Прежде всего связался с контр-адмиралом запаса Виктором Ананьевичем Дыгало, бывшим командиром той самой дивизии, куда входила К-129. Мы встретились.

— Мне трудно об этом говорить... За всю мою тридцатилетнюю службу я не переживал ничего более горестного... Да, я отправлял К-129 в тот последний, роковой для нее поход. Я не хотел этого и убеждал начальство, чтобы вместо нее отправили другой корабль.

30 ноября 1967 года подводная лодка капитана 2-го ранга Кобзаря вернулась с боевой службы. Не прошло и двух месяцев, как лодку снова стали готовить к выходу в море. Офицеров высвистали из отпуска, люди не успели отдохнуть, механизмы, измотанные суровым плаванием в осеннем океане, толком не отладили — и снова в поход.

Но командир эскадры контр-адмирал Я. Криворучко слушать меня не стал. На него наседали командующий подводными силами ТОФ вице-адмирал Г. К. Васильев. Георгий Константинович, как старый подводник с фронтовым еще опытом, не мог не сознавать всей авантюристичности такого выпихивания корабля в зимний океан. Но на него давил комфлота адмирал Амелько, а на того — главнокомандующий

ВМФ: выйти в океан не позднее 24 февраля. Шло очередное обострение международной обстановки, и Брежнев пытался грозить американцам отнюдь не ботинком с трибуны ООН. Он требовал от флота быть готовым к войне.

Вот такая роковая цепочка. Нас и без того лихорадило: в условиях камчатской отдаленности очень сложно организовать нормальную боевую службу со своевременным ремонтом кораблей, с плановым отдыхом экипажей. Чуть что — сразу ссылка на высшие интересы государства. Сами же помните то время: «Надо, Федя!» И хоть умри, а сделай. Все от сталинской установки шло — любой ценой! Вот и расплачивались жизнями...

Надо еще вот что сказать. Атомный флот только-только вставал на ноги, и потому флотоводцы по указанию Брежнева, стремясь к господству в Мировом океане, выжимали из «дизелей» все, что могли.

Наверное, вы думаете, что я пытаюсь переложить свою ответственность на плечи начальства. Нет, все, что мне полагалось, я получил сполна, а вот вы, пытаюсь понять, кто виноват в гибели подводной лодки, должны учитывать все обстоятельства этой трагедии. Все!

Но ведь всех-то мы и не знаем. Не знаем до сих пор, что произошло на самой лодке. Капитан 2-го ранга Кобзарь был толковым командиром. Но порой любая мелочь становится в море роковой.

Выходили они 24 февраля 1968 года. Кстати, и «Комсомолец» тоже отправился в свой последний поход 24 февраля. Может, день такой несчастливый?

Настроение у многих было подавленное. Кто-то бросил на прощанье: «Уходим навсегда».

В общем, вышли они из бухты Тарья, название которой в переводе с французского означает «могила». Спустились на юг до сороковой параллели и двинулись вдоль нее на запад.

На двенадцатые сутки у них что-то случилось. 8 марта Кобзарь на связь не вышел. По гарнизону сразу же пошел слух. Жены сбежались к штабу. Я успокаивал их и день, и другой, и третий... Много врал.

Они верили, потому что хотели верить, но сердце-то подсказывало им точнее всякой аппаратуры — беда.

...Жена Кобзаря так и не вышла замуж. Все ждет... А экипаж дружный был. Они даже что-то вроде гимна своего под гитару пели:

Недолго нам огни мигали,
Их затянул ночной туман
Дремали чайки, сопки спали,
Когда мы вышли в океан...

Голос у Дыгало задрожал, глаза повлажнели, но он все же досказал песню до конца:

...И чайки сразу не поверят,
Когда в предутренний туман
Всплывем с мечтой увидеть берег,
Подмяв под корпус океан.

А вот получилось, что океан подмял их под себя. Глубины в той впадине за пять километров...

И он замолчал, крепко сцепив пальцы.

Дозвонился я и до еще одного моряка — капитана 1-го ранга в отставке Николая Владимировича Затеева (ныне покойного). Затеев, бывший северянин, командовал первым советским атомным подводным ракетоносцем К-19. В тот год, когда бесследно исчезла К-129, он служил в Москве оперативным дежурным Центрального командного пункта ВМФ СССР (ЦКП). Разговор наш шел за чашкой кофе в писательском доме на Герцена.

— Не знаю, что с ними могло приключиться. По боевой подготовке к экипажу никаких претензий не было. Они только что вернулись из морей, отработались как надо, сплавались. Что я могу предположить?

Во все времена мерилom командирского мастерства была прежде всего скрытность плавания. Без нее другие задачи для подводного корабля невыполнимы. Для дизелистов проблемой проблем была скрытная зарядка аккумуляторной батареи. Чаше всего для этой цели лодки всплывают ночью и молят до рассвета дизелями. Но темнота помогала лишь

в дорადиолокационную эпоху. Поэтому пошли на такое ухищрение — плавать в приповерхностном слое, выставив над водой шахту РДП...

Режим РДП — работа дизеля под водой — самый опасный для подводного корабля...

Да, я хорошо помню, какое напряжение воцарялось в центральном посту, когда под РДП становилась наша подводная лодка. Чаще всего командир выбирал для этого штилевое море.

— Боевая тревога! По местам стоять! Под РДП становиться!

Из обтекателя рубки выдвигалась вверх широкая труба воздухозаборника с наверху в виде рыцарского шлема. Она вспарывает штилевую гладь моря, открываются захлопни, и дизели жадно всасывают морской озон. Кроме шахты РДП над водой торчат, точнее, режут ее выдвижные антенны и оба перископа — зенитный и командирский. Все офицеры, включая и доктора, посменно наблюдают в перископы за морем и небом. На акустиков надежда плохая — грохот дизелей забивает гидрофоны...

А Затеев между тем продолжал свой рассказ:

— Сколько лодок погибло из-за этого РДП! То поплавковый клапан обмерзнет, вовремя не сработает. То волной накроет, лодка провалится, трюмные зевнут шахту перекрыть... Бывало, из-за дефицита на металл, из которого следовало делать шахту, она сама переламявалась. Нечто подобное, я думаю, произошло и с К-129. Экипаж устал, потерял бдительность. А плавать под РДП в зимнем океане — не еж чихнул.

От Кобзаря же требовалась полная скрытность. Шли с баллистическими ракетами, ядерным боезапасом. Возможно, шел под РДП даже тогда, когда и волну развело... Не буду гадать. Я в то время дежурил по ЦКП ВМФ. Хорошо помню, как все закрутилось, когда Кобзарь не вышел на связь. С 12 марта начался массированный поиск. Разведывательную авиацию перебросили даже с Севера и Балтики. Долго искали... Потом американцы подключились. Они первыми обнаружили масляное пятно размером десять на две мили. Навели наше гидрографическое судно. Ги-

дрограф собрал с пленки граммов 50 топлива. Анализ показал — наш соляр. Потом поднялся шторм, и пятно разнесло...

Тут еще вот какая накладка вышла. В штабе дивизии не оказалось заверенного списка членов экипажа К-129. Выходили второпях, да еще с приписным личным составом — матросами-учениками... Не успели оформить. А без этого документа кадровики не выдают родственникам справки о гибели, без них пенсию не назначают... Долго мурыжили. Это со сталинских времен повелось. В начале пятидесятых пропала в Татарском проливе без вести «щука». Сталин сомнение высказал — а вдруг они к супостату уплыли? Кадровики выжидали. Тоже ни пенсий, ни пособий не назначали...

С нетерпением дождался я второго письма из Кишинева. *«...Ко второму, основному этапу этой печальной истории, — писал А. Сунгариев, — я служил в штабе Тихоокеанского флота в должности заместителя начальника разведки. Шел 1974 год. Мой непосредственный начальник, капитан 1-го ранга, а с 1975 года — контр-адмирал В. Домбровский (ныне покойный) отличался кипучей жизнерадостностью и совсем не стремился взваливать на себя бремя служебной ответственности, а посему охотно предоставлял мне управление конгломератом подчиненных частей, кораблей, отделов. В силу этого, так уж получилось, «фирмой» в основном заправлял я, и стоял «на ковре» перед командованием флота тоже я. Мой же начальник в предвидении всякого рода коллизий убывал в части и, как правило, являлся пред светлые очи командования при выигрышных докладах, когда «фирма» была на высоте.*

Такова была специфика службы, таков установившийся порядок. Я не собираюсь изливать какие-либо обиды и утверждать, какой я был хороший и какие плохие начальники. Нет. Просто у меня были развязаны руки, а принимать синяки и шишки всяк из нас в то время поднаторел.

Упоминаю об этом не ради суесловия. Просто подобная система дала мне возможность строить многое, как бывшему специалисту-подводнику, специалисту по подводным средам, по своему пониманию проблем и своему разумению способов их решения. В те времена эта «фирма» не имела понятия о том, что творится ниже поверхности океана, что там делает всемогущий вероятный противник. И мной было создано новое направление: анализ развития подводных систем и выявление деятельности иностранных ВМС под водой на нашем театре.

Сколоченная не без моей инициативы «команда гениев поневоле» (офицеры В. Мигин, В. Соловьев, Л. Нейштадт, К. Чудин и другие) вначале стонала под прессом новых заданий, жаловалась по всем каналам на перегруз — работали и по субботам, и по воскресеньям. Но постепенно мы втянулись в дело, вошли во вкус работы и на основе анализа начали выдавать такие «перлы», от которых начальство время от времени бросало в дрожь и по штабам снизу вверх шел сильный «шорох».

На просторы океана вместе с дизельным вышел и наш атомный подводный флот первого поколения: поэтому особо остро встал вопрос обеспечения скрытности подводных лодок в дальних зонах, а главный вероятный противник весьма озаботился проблемой своевременного обнаружения развертывающихся подводных лодок, непрерывного за ними слежения и готовности в случае начала военных действий к немедленному их уничтожению.

Это соревнование флотов под водой особенно остро протекало в семидесятые годы, и только теперь оно приняло несколько иные формы. Соперничество же в развитии ударных и оборонительных систем флотов, в том числе и подводных, оперативно-го использования и тактики действий сил не прекращается и поныне.

Простите за пространное отступление. Но оно необходимо, чтобы пояснить, почему и история с гибелью К-129 тесно вплелась, говоря современным языком, в «пакет проблем» и событий «холодной войны».

Как было установлено впоследствии, советская подводная лодка на маршруте перехода в район выполнения задачи была протаранена следившей за ней атомной подводной лодкой «Суордфиш» США (тип «Скейт»).

До момента столкновения наша подлодка шла под РДП (работа дизеля под водой) и из-за шума дизеля была глуха, как «ревущая корова» (терминология американских противолодочников).

Следует упомянуть, что длительные «скрытные» переходы под РДП подводных лодок тех лет считались определенным мерилом тактического искусства подводников-дизелистов, а в некоторых соединениях помимо поощрительной оценки командования становились свидетельством своеобразной морской лихости. Этому способствовали и действовавшие в те времена тактические наставления, отсталость тактики нашего ВМФ по сравнению с развитием противолодочных систем ВМС США.

Погибшая подводная лодка, по свидетельству командиров и механиков-подводников, не числилась в отстающих и отличалась искусством плавания под РДП в штормовых условиях.

Столкновение произошло вечером 8 марта 1968 года (пятница) близ поворотной точки маршрута в координатах Ш-40°00' сев Д-180°00'; фактически — в координатах Ш-40°06' сев. Д-179°57' зап. Глубина в районе 6500 метров, удаление от побережья Камчатки — около 1230 миль.

Впоследствии эта точка в документах флота стала фигурировать как точка «К». Предположительно, при слежении за нашей лодкой атомарина США активно маневрировала со сменой бортов и подныриванием под объект слежения на критически малых дистанциях.

Не исключено, что столкновение произошло в результате поворота нашей подводной лодки на новый курс маршрута, своевременно не замеченного командиром «Суордфиша», когда наша лодка подставила борт. Американская ПЛА непреднамеренно ударила верхней частью своей рубки в днищевую

часть центрального поста нашей подводной лодки. К-129 с затопленным центральным отсеком пошла на дно. (Есть и другие версии гибели К-129. — Н. Ч.)

Мы получили косвенные данные, что с экипажа «Суордфиш» была взята подписка о строгом соблюдении тайны аварии.

Впоследствии, когда тайное стало явным, представители главного командования Тихоокеанского флота США, выступая на брифингах, упорно отрицали факт столкновения и удара атомной подводной лодки в корпус нашей подводной лодки. Они заявляли, что время и место гибели нашей подводной лодки выявлены БШПС дальнего обнаружения «Цезарь» по характерному шуму поступления воды и разлома корпуса лодки при ее провале на глубину.

Таким образом, проявились три характерных аспекта в позиции командования Тихоокеанским флотом США: желание намеренно скрыть факт и выгородить командира «Суордфиша», которого специалисты и пресса могли обвинить в неоправданной лихости и безграмотности маневрирования. Мотив защиты чести мундира; опасение международного обвинения командования ВМС США в преднамеренном уничтожении советской подводной лодки, что могло привести к резкому обострению военно-политической обстановки. (Вспомните сходную историю с уничтожением южно-корейского самолета «Боинг» над Сахалином, когда общественное мнение во многих западных странах было взвинчено до истерии.) Наконец, своеобразная реклама технических возможностей подсистемы БШПС «Цезарь».

На этом пока прервусь. Печатаю я сам, а одним пальцем много не надолбишь».

Очередного письма из Кишинева, несмотря на двоекратное подтверждение о получении предыдущего послания, я так и не дождался. Вместо него пришла почтовая открытка с московским штемпелем:

«НА! Дела сердечные привели в кардиологию госпиталя имени Бурденко. Если Вы в Москве и у Вас есть желание послушать конец истории, приезжайте. 18-е отделение, 5-я палата. Ваш А.Т.С.»

В тот же день, несмотря на неприятные часы, я добился встречи с Сунгариевым. Пожилой коренастый человек в коричневой госпитальной пижаме увел меня в тихий уголок холла, и я достал блокнот. Несколько слов о моем рассказчике. Родился он в крестьянской семье под Курском. В 50-х годах окончил Высшее военно-морское училище. Командовал дизельными подводными лодками различных проектов на Тихом океане.

Пережил все перипетии Карибского кризиса, находясь в море на боевой службе. В общем, прежде чем перейти на штабную работу, и поплавал, и повидал, и натерпелся...

— Итак, в июле 1974 года, — начал свой рассказ Сунгариев, — на одном из утренних докладов по обстановке на театре, я обратил внимание на появление в центре северной части Тихого океана специального судна «Гломар Челленджер» американской фирмы «Гломар», имеющей международный статус.

Я обратил внимание на то, что район действий судна «Гломар Челленджер» совпадает с центром района поиска подводной лодки К-129.

Главная же причина моей настороженности заключалась в том, что фирма «Гломар» использовала свои суда (их было зарегистрировано девять единиц) для исследования шельфов и бурения морского дна на прибрежных материковых склонах с глубинами порядка 200 метров. Суда с фирменной маркой «Гломар» ранее отмечались в районе Большого Барьерного рифа (Австралия), у побережья Филиппин, но никогда — в глубоководных районах океана.

Согласно рекламе, суда фирмы «Гломар» специализировались на глубоком бурении донных грунтов в целях достижения жидкой магмы и изучения возможностей извлечения редких элементов. Совсем как в «Гиперболоиде инженера Гарина» у Алексея Толстого. Но это — реклама, она на совести дельцов-технократов. Мы знали одно: технические возможности специализированных судов фирмы «Гломар» ограничивались зонами шельфов.

Что же могло делать такое судно среди океана, где глубины свыше шести километров? Между тем судно устойчиво отмечалось в ограниченном районе открытого океана.

Мои подозрения Домбровский оценил весьма однозначно:

«Нечего создавать проблему, когда начальство не ставит задачу. Хватает своих забот».

Мне оставалось либо махнуть на все рукой, либо действовать в одиночку на свой страх и риск. Для начала надо было обрести документальное обоснование. Я обратился к заместителю начальника штаба флота Л. У. Шашенкову:

«Лев Уварович, когда затонула лодка Кобзаря, кажется, вы руководили действиями поисковых сил с позиций КП флота?»

«Ну да, конечно. Я руководил...»

«Где же отчетные материалы?»

«Эх-ма! Нашел что спрашивать! Столько лет прошло. В архиве, конечно».

«Лев Уварович! Очень прошу. Прикажите отыскать эти материалы».

«Хорошо, если не сожгли...»

Я понимал: только дружеские отношения помогут мне заполучить эти документы. Через несколько дней архивная папка ждала меня на КП флота. Развернув карты, я сразу понял: центр района поиска К-129 и центр района действий «Гломара» — один и тот же. Однако к тому времени «Гломар Челленджер» покинул район и ушел в Штаты.

Пришла медсестра, и контр-адмирал Сунгариев — аналитик с горящими глазами — снова превратился в пациента, облаченного в мешковатую пижаму с отложным белым воротником. Его увели на процедуры...

Второй нашей встрече, увы, не суждено было состояться. В регистратуре госпиталя мне сообщили, что больной Сунгариев переведен в палату интенсивной терапии и доступ к нему запрещен. Такой поворот событий удручал Анатолия Тимофеевича не меньше, если не больше, чем меня. Однако что для бывшего подводника госпитальные препоны?

Утром мне позвонила медсестра из кардиологии и передала просьбу Сунгариева принести ему портативный диктофон. Через два дня, вставив компакт-кассету в свой магнитофон, я слушал глуховатый прерывистый голос:

— А батарейка-то слабовата. Боюсь — не хватит. В следующий раз принесите свежую... Ну так вот. Прошло примерно два с половиной месяца. Службы, следящие за морской обстановкой, докладывают: какой-то новый объект с позывными «Гломар Эксплорер» появился в интересующем нас районе.

Я перепроверил международные справочники — такого судна фирма «Гломар» не регистрировала. Напрашивается вывод: кто-то маскируется под судно этой фирмы. И этот «кто-то» интересуется районом гибели нашей подводной лодки. Но... глубина! Кто, как и каким способом может обследовать то, что лежит на такой чудовищной глубине, оставалось совершенно непонятным. Мной и моими офицерами была подготовлена частная карта района и краткая докладная записка: имеются требующие дополнительного подтверждения данные о том, что спецслужбы США изучают район вероятного нахождения нашей затонувшей подводной лодки и неустановленный объект с позывными «Гломар Эксплорер» выполняет какое-то целевое задание.

Своим докладом я разрушил скепсис своего шефа. Забрав с собой группу «гениев-аналитиков», мы, как цыгане, шумною толпой вторглись в кабинет командующего флотом. Вот, товарищ командующий, такой сюрприз!

Комфлота адмирал Н. И. Смирнов быстро вник в суть дела и пришел в возбужденное состояние:

«Немедленно готовьте корабль! Нет, два корабля! Посадить специалистов, начинить аппаратурой какой надо и в кратчайший срок направить в район! Выявить объект, вскрыть характер его деятельности и намерения!..»

Если б мой дражайший шеф мог предвидеть, к каким последствиям приведет этот первый доклад!

Приказать легко. А как выполнить?

Можно подумать, что в нашем распоряжении было по меньшей мере полсотни стоящих под парами кораблей. Послать на внеплановую задачу, да еще два корабля, — значит сломать весь годовой план использования кораблей. Ведь хитрый комфлота дополнительно ни одного корабля не дал!..

По выходе из смирновского кабинета начальник смотрел на меня уже зверем: на кой черт мне твоя инициатива?! Лезет со своими идиотскими идеями... Но... Приказ есть приказ, даже если ты напросился на него сам.

Через несколько дней в район точки «К» вышел наш самый быстроходный корабль с солидной дальностью плавания. Соблюдая полное радиомолчание, корабль прибыл в район через неделю. Прибыл и обнаружил там судно совершенно непонятной конструкции. Даже не судно, а плавучую «платформу» размером чуть ли не с футбольное поле. Посредине — ажурные фермы, похожие на нефтяные вышки. Стеллажи труб. На палубе снуют гражданские лица. На появление нашего корабля американцы не реагируют. Якорных цепей и швартовых бочек не видно, тем не менее судно удерживается на месте. Погода свежая. Каких-либо работ «платформа» не производит.

Вот и вся информация.

Прошло трое суток. Судно «Гломар Эксплорер» покинуло район и легло курсом на Гавайские острова. Согласно приказанию, наш корабль неотступно следовал за ним на дистанции визуальной видимости.

25 декабря 1974 года, в канун Рождества, судно «Гломар Эксплорер» приблизилось к острову Оаху и вошло в Гонолулу. Нам было ясно, что по установившейся традиции всю рождественскую неделю, с 26 декабря по 2 января, судно в море не выйдет, а экипаж проведет ее в кабаках.

Декабрь — период штормов. Учитывая, что запасы топлива на исходе, в открытом океане дозаправлять корабль даже с наших проходящих судов — дело неимоверно трудное, так что было принято решение отозвать корабль во Владивосток. В условиях Тихо-

океанского театра это означает трехнедельный переход при непрерывных штормах.

Прошел январь. В последние его дни «Гломар Эксплорер» был снова запеленгован в исходном районе.

Мы — к командующему: нужен крупный боевой корабль для слежения и, если станет необходимым, для помеховых действий.

Командующий посмотрел на нас, как на несерьезных юнцов, и отрезал:

— Кораблей нет и не будет. Решайте задачу собственными средствами.

Мы понимали: послать большой боевой корабль в центр океана в условиях непрерывных штормов, даже в сопровождении танкера, флоту не по карману.

Начали выкручиваться собственными средствами. Точнее — «ловить» ситуацию. Если мне не изменяет память, в начале марта 1975 года в южной части океана были развернуты корабли ТОГЭ-5 (Тихоокеанской гидрографической экспедиции) для обеспечения полетов космонавтов.

Корабли КИК (корабельно-измерительные комплексы) — это не скорлупки, а махины по 8—12 тысяч тонн с соответствующей начинкой и мореходными качествами. Но главное — они могли использоваться только по плану Космического центра в Москве. Следовательно, рассчитывать на них мы могли лишь «попутно», после выполнения поставленной центром задачи.

Один из таких кораблей КИК «Чажма» (командир — капитан 1-го ранга Краснов) был «уловлен» нами при возвращении из района южнее Гавайев на Камчатку. Ему-то за подписью начальника штаба флота мы и подсунули задачу: довернуть в район с центром... Обнаружить «Эксплорер», вести слежение, выявлять характер деятельности, обратив особое внимание на возможные признаки судоподъемных работ. Я далек от мысли, что командир КИК «Чажма» пришел в восторг от такой задачи, да еще в конце изнурительного плавания. Но тем не менее распоряжение выполнил.

Прибыл в район. Обнаружил совершенно непонятное, невиданное ранее плавучее сооружение. По-

хоже на морскую платформу, вроде тех, что на бакинских Нефтяных Камнях. Чем занимается, абсолютно непонятно. Какими-то устройствами, похожими на механических роботов, поднимает со стеллажей разноцветные трубы длиной примерно по 25 метров каждая, навинчивает и гонит вниз. В течение светлого времени суток прогнал вниз скрутку из 60 труб (то есть на полтора километра), потом начал их подъем и развинчивание. И так далее. Волнение океана 6—7 баллов.

Не удовлетворившись донесениями подобного характера, я по ночам, когда на КП флота наступало относительное затишье и связь была разгружена, приходил к связистам и вызывал на телетайп командира КИК, по крохам выуживал из него информацию.

— Командир, ты помнишь Кобзаря?

— Конечно, помню.

— Пожалуйста, поищи признаки того, что они его или поднимают, или собираются поднимать.

— Убей меня бог, не могу найти ничего подобного! По всем признакам, нефть ищут.

И так далее, и все в том же духе. Прошла неделя. Командир доложил: запасы на пределе. Скрепя сердце, понес на подпись начальнику штаба флота распоряжение: «Командиру КИК «Чажма». Следовать в базу».

Прошло еще полмесяца. Удалось выбить у командования флотом океанский спасательный буксир МБ-136. Посадили глазастых парней. По сравнению с предыдущими кораблями это, конечно, слезы. Бинобль, записная книжка. Талмуд, по которому закодировалось простое сообщение капитану (гражданскому лицу), — семь потов пролить.

Пришел. Обнаружил. Начал наблюдение. Ничего нового. Через десять суток МБ-136 взмолился: запасов в обрез на переход до Петропавловска.

В апреле-мае мы наловчились посылать в район действий «Эксплорера» самолеты дальней разведки (по американской классификации «медведей»).

Господствующая облачность — 10 баллов. Прилетят «на укол», «мазнут» радаром по горизонту и — на аэродром.

«Обнаружена крупная засветка. Координаты совпадают. Возвращаемся в базу». Большого от них не потребуешь. С трудом добились двух-трех парных вылетов.

В мае пошли на поклон к начальнику Дальневосточного пароходства товарищу Бянкину:

«Товарищ начальник, помогите. У вас на линии Лос-Анджелес — Йокогама контейнеровозы. Нельзя ли «довернуть»?»

Всякий начальник — чем крупнее, тем больше любит почет и нижайшие просьбы. К тому же речь шла о государственных интересах. В океан летит радиogramма: «Капитану. Пройти через точку Ш... Д... Обнаружение такого-то объекта донести. Начальник пароходства».

Контейнеровоз — штука валютная. Каждая миля маршрута — на хозрасчете, каждый лишний час перехода — в копеечку. Довернуть — еще куда ни шло. Все-таки приказывает начальник пароходства. А уж остановиться, вести слежение — извините.

Пройдет через район, даст донесение: «Прошел точку. Обнаружил крупный объект. Следую по маршруту» — и вся любовь.

В июле я, оставаясь за начальника (на военном языке это называется «врио»), не выдержал и попросил у командующего флотом время для специально-го доклада.

— Товарищ командующий. По всем накопленным признакам, судно «Гломар Эксплорер» завершает подготовительный цикл работ к подъему подводной лодки К-129. Как будут поднимать, мне неясно. Но будут. Характерный признак: изменился характер радиосвязи — ранее «Эксплорер» работал в радиосети фирмы, сейчас перешел на скрытые каналы. Дайте корабль!

— Лишних кораблей у меня нет, — отрезал командующий. — В районе атолла Скваджанами действует корабль... Вот и добивайтесь у Москвы переразвернуть его в район работ «Эксплорера».

Какими соображениями руководствовался комфлота в этот период, мне неясно, возможно, учиты-

вал скептическое отношение Главного штаба ВМФ ко «всей этой сказке», возможно, просто приберегал корабли, действуя по старому устоявшемуся принципу: «пусть решает задачу «хозспособом».

В то же время (это стало известно позднее) в сейфе командующего лежала одна очень интересная бумажка.

Неделей ранее в Вашингтоне под дверь советского посольства некто подсунул записку: «Некоторые спецслужбы принимают меры к подъему советской подводной лодки, затонувшей в Тихом океане. Доброжелатель».

Содержание этой записки посол СССР в США А. Ф. Добрынин шифром передал в МИД, оттуда копия попала на стол главкому ВМФ С. Г. Горшкову, а копия копии — в сейф командующего ТОФ.

Вот он, командующий, и наблюдает, как одно из управлений флота само нащупало проблему и пытается собственными зубами разгрызть орешек. А орешек не по зубам. Такое в его натуре было: заставить людей «гнуть хрип» до седьмого пота и, поскольку Москва задач не ставит, иметь руки свободными.

Получив отказ командующего, я пораскинул умишком и решил идти ва-банк: дал донесение-запрос начальнику своей службы в ГШ ВМФ. «Начальнику... Анализ деятельности спецсудна США «Гломар Эксплорер» в районе точки Ш... Д... дает основание полагать, что ВМС США завершают подготовку и в ближайшие сроки могут предпринять подъем со дна океана подводной лодки — К-129, затонувшей в 1968 году. В северной части Тихого океана кораблей ТОФ нет, флот выделить силы для слежения не может.

В настоящее время в районе атолла Скваджанами выполняет поставленные вышестоящим командованием задачи корабль... Прошу разрешения в период с ... по... переразвернуть корабль в район действий судна «Гломар Эксплорер» с задачами...

Врио начальника... Сунгариев».

Через два дня пришел ответ: «Врио начальника... Обращаю ваше внимание на более качественное выполнение плановых задач».

В переводе с бюрократического языка означало: «Не лезьте со своими глупостями. Лучше решайте повседневные задачи».

Предметный урок был усвоен.

Что, в самом деле, мне больше всех надо? Своих проблем по горло...

Прошло еще полмесяца. И вдруг... Сенсационный взрыв в зарубежной прессе: «ЦРУ США поднята со дна Тихого океана затонувшая советская подводная лодка».

По-видимому, на рубеже 60—70-х годов ЦРУ США задалось решением проблемы — проникнуть в святая святых Вооруженных сил, и в первую очередь ВМФ СССР, в шифрованную радиосвязь. На нашем жаргоне — «расколоть» шифры радиообмена, в частности в направлении «берег — подводные лодки».

Гибель советской подводной лодки соблазнила скорым решением этой весьма непростой задачи. Возникла теоретически реальная идея: поднять лодку со дна океана, достать шифры и «прочитать» весь накопленный радиоперехват того периода. «Ну и что? — возразят неспециалисты, — подводная лодка затонула семь лет назад. Пусть пережевывают устаревший радиоперехват, не так уж и страшно. Ведь документы меняются чуть ли не каждый год».

Но американцы — народ практичный, из-за устаревшей переписки вряд ли пошли бы на сколько-нибудь значительные затраты. Суть задачи состояла в том, чтобы, найдя ключевые основы разработки шифров конца 60-х и сопоставив их с данными радиоперехвата 70-х годов, с помощью логических ЭВМ «найти закон», или, если хотите, систему выработки новых шифров.

Что достигает с решением этой задачи соперник, понятно и ребенку. А помимо всего прочего для спецслужб было небезынтересно поднять образцы нашего спецоружия, изучить его технологию и боевые характеристики. Вот так в ЦРУ ли, в Пентагоне ли возникла идея скрытного подъема советской подводной лодки со дна океана. Умные головы разработали детальную операцию и назвали ее «Дженифер».

Операция носила глубоко секретный характер. Во всяком случае, ознакомлены в полном объеме с замыслом и практической реализацией плана были лишь три высокопоставленных лица: Ричард Никсон, тогдашний президент США; Уильям Колби, директор ЦРУ; Говард Хьюз, миллиардер, финансировавший операцию.

По-видимому, уже в конце 60-х годов район гибели подводной лодки ТОФ был обследован глубоко-водным батискафом «Триест-2». Океанавты обнаружили подводную лодку, уточнили ее координаты, положение на грунте и внешнее состояние. То, что это удалось сделать так быстро, косвенно подтверждает факт гибели подводной лодки от удара, а не от собственного провала за предельную глубину.

Если бы звук разлома корпуса подводной лодки и шум ворвавшейся воды был зафиксирован, классифицирован и пропеленгован только донными датчиками системы «Цезарь» (а ближайшие из них находились на удалении около 600 миль), то с учетом разрешающей способности базы пеленгования даже в один градус круг вероятного нахождения объекта имел бы диаметр не менее 30 миль. Здесь приняты за основу явно завышенные технические возможности донных БШПС, в действительности они хуже. Очевидно, что задача визуального «прожекторного» обследования глубокоководным батискафом столь обширного района (площадью свыше 300 квадратных миль) крайне затруднительна.

Факт же столкновения, пролома корпуса К-129 следящей подводной лодкой позволяет знать место гибели с точностью примерно до 1 — 3 миль.

Только при таких условиях экипаж батискафа «Триест-2» мог выполнить свою задачу — дать предельно точные координаты лежащей на грунте лодки, определить ее истинное положение, осмотреть корпус.

Цель нахождения в районе гибели подводной лодки первого судна «Гломар Челленджер» мне неясна. Видимо, оно обеспечивало маскировку будущей операции под программу фирмы «Гломар». По нашей терминологии — «игра втемную».

Чтобы поднять корпус подводной лодки с фантастической глубины, технические исполнители операции «Дженифер» сконструировали специальное судно «Гломар Эксплорер». Отдельные конструкции судна изготавливались разными судостроительными верфями и заводами в разных местах страны как на Тихоокеанском, так и Атлантическом побережьях. Примечателен факт, что даже при окончательной сборке инженеры-судостроители не смогли догадаться о назначении столь странного судна.

Судно «Гломар Эксплорер» представляло собой плавучую прямоугольную платформу водоизмещением свыше 36 000 тонн. Основными элементами судна были:

четыре подруливающих двигателя по углам платформы с автоматическим дистанционным управлением, которое осуществлялось с помощью автокоординатора, использующего спутниковую систему точного определения места «Транзит-С». Это обеспечивало возможность беспойсковой установки судна над донным объектом и непрерывного удержания места судна над ним с точностью до десяти сантиметров в условиях волнения до семи баллов;

«колодец» в средней части судна с ажурной конструкцией, а также набор навинчиваемых труб. Их соединение осуществлялось механическими роботами; через этот «колодец» и шло опускание труб до дна. При этом они несли различные индикаторы, а на заключительном этапе операции и захватывающие корпус подводной лодки устройства — гигантские «клещи»;

набор индикаторов (магнитных, радиоактивных и телевизионных датчиков) для обследования корпуса затонувшей подводной лодки.

Никаких мертвых якорей и другого рейдового оборудования для судоподъемных работ «Эксплореру» не требовалось.

Итак, «Эксплорер» выполнил первый этап подготовительных мероприятий в период с октября 1974 по март 1975 года. Возможно, работы затянулись из-

за периодического нахождения в районе наших следящих судов.

Для выполнения основного этапа — судоподъема — было изготовлено второе судно — док-камера. Самоходный док-камера имел шлюзовые устройства для погружения, автоматические стопорные устройства для крепления при подвсплытии под днище «Эксплорера», собственное раздвигающееся днище. На ложе днища находились специальные гигантские «клещи», изготовленные по форме корпуса затонувшей советской подводной лодки.

На завершающем этапе операции гидравлические «клещи», соединенные с навинчивающимся столбом труб, захватили корпус затонувшей лодки, сжали его и начали подъем к днищу док-камеры.

Все это было выполнено, очевидно, в июле 1975 года при отсутствии в районе точки «К» наших кораблей и судов.

Однако в ходе подъема подводной лодки случилось непредвиденное; корпус субмарины разломился по линии трещины в районе кормовой части центрального отсека. Носовая часть (первый, второй и часть третьего отсека) осталась в обжиге «клещей», а кормовая вновь опустилась на грунт.

Предполагая, что главная цель — захват второго, командирского отсека, в котором находятся радиорубка и шифр-пост, — достигнута, «Эксплорер» вместе с док-камерой покинул район и направился в район Гонолулу (Гавайские острова). В последующем планировалось поднять и кормовую часть с четвертым — ракетным — отсеком.

В районе Гонолулу, в закрытом для плавания судов полигоне с глубинами до 40 метров, док-камера была освобождена из-под днища «Эксплорера», легла на грунт, и за работу взялись обычные водолазы и боевые пловцы. Из второго отсека они достали документы: боевые пакеты, инструкции по радиосвязи и т. п. Были также извлечены и тела погибших подводников. Численный подсчет показал, что в момент катастрофы в первом и втором отсеках находился почти весь свободный от вахты личный состав. То есть две

боевые смены. А это могло быть только в двух случаях: менее вероятном — общекорабельном собрании, более вероятном — при демонстрации кинофильма. Следует учесть, что столкновение подводных лодок произошло вечером в пятницу. Подводной лодкой, следовавшей под РДП, управляла одна боевая смена, по готовности № 2 — подводная.

Среди извлеченных тел оказался один офицер. Скорее всего, он был командиром БЧ-3 (минно-торпедной боевой части). Он лежал на подвесной койке, прижав локтем эксплуатационный журнал торпед с ядерными зарядными отделениями. Все погибшие оказались совершенно нетронутыми тленом. По выражению одного из участников работ, «все они выглядели только что уснувшими». Американцы смогли даже определить возраст, национальность, степень физического развития и другие индивидуальные черты подводников.

Поднятые члены экипажа нашей подлодки были перезахоронены в море представителями ВМС США по ритуалу, принятому в советском ВМФ с исполнением Гимна Советского Союза. Погребение заснято на цветную кинопленку, которая осела в анналах ЦРУ.

Завершив уникальную операцию, «Эксплорер» вместе с док-камерой ушел с Гавайских островов в район Сан-Франциско, где стал на отстой в строго охраняемой запретной зоне (бухта Редвуд-Сити). Здесь американские специалисты извлекли ядерные торпеды, внимательно изучили конструктивные узлы советского ракетноносца. Некоторые из них специалисты оценили как «весьма интересные».

Однако спецслужбы США не достигли основной цели: шифродокументы в свои руки они так и не получили. Причина оказалась неожиданной как для американцев, так впоследствии и для нас. Американцы взяли в толк и в расчет все, кроме курьеза советской действительности. На этом, кстати говоря, и немцы горели в прошлую войну, забывая, что последнее слово всегда остается за Его Величеством Случаем. А уж в нашей-то жизни и подавно.

Все дело в том, что командир К-129 капитан 1-го ранга В. Кобзарь был человеком высокого роста, а поскольку каюты на подводных лодках спланированы на людей весьма средних, метр пятьдесят с кепкой, Кобзарю, как и многим другим его товарищам по прокрустову ложу, приходилось спать на своем диванчике скрючившись, поджав ноги. В конце концов во время большого ремонта, когда лодка стояла в заводе, он договорился с инженером-строителем, чтобы корпусники за «соответствующее вознаграждение» (валюта у подводников сами знаете какая — «шило» да таранька) перенесли шифрпост в четвертый (ракетный) отсек и таким образом расширили командирскую каюту.

Я, конечно, разыскал этого инженера-строителя. Им оказался один из наиболее уважаемых заводчан, который к 1975 году уже ушел на пенсию. Он подтвердил факт переноса шифрпоста.

Таким образом, спецслужбы США, решив задачу только частично, остановились перед самым главным этапом — необходимостью подъема и кормовой части К-129.

Однако выполнению и этого этапа помешал все тот же всемогущий случай. Далее события развивались в духе американского вестерна. Одна из гангстерских банд Лос-Анджелеса получила наводку: в Лос-Анджелесе, в офисе миллиардера Говарда Хьюза, в его сейфе есть документы, овладение которыми сулит большие деньги.

По всем правилам бандитского искусства была разработана и в одну из темных ночей июля 1975 года начата операция по проникновению в офис и вскрытию таинственного сейфа. Это были мастера своего дела, оснащенные наисовременнейшей техникой, включая лазерную.

Но одновременно в офис проникла и соперничающая банда. У вскрытого сейфа началась яростная схватка конкурентов.

Первыми к месту события подоспели не полиция, не спецслужба, а... репортеры. Самым проворным оказался француз — репортер парижской газеты «Матэн».

Уяснив суть дела, он помчался на пункт связи, но был перехвачен агентами ФБР: «За молчание — миллион!» Но ловкий репортер выскользнул из объятий агентов и ухитрился связаться со своими боссами в Париже: «Как быть? Молчать или «выбросить» сенсацию?» Так сказать, пришел звездный час газеты.

Боссы прикинули: молчание — миллион, сенсация принесет как минимум шесть миллионов. Дана команда — в набор!

В дальнейшем сенсация была подхвачена всеми ведущими агентствами и газетами с немислимой для нас оперативностью. В офисе же Г. Хьюза волна репортеров смела все — и охрану, и документы. Тайное стало явным в самых сокровенных подробностях. В зарубежной прессе разразилась буря, наши газеты хранили гробовое молчание. Ведущие телеграфные агентства: ЮПИ, Ассошиэйтед Пресс и другие выбрасывали фонтаны сенсационной информации и восторженных комментариев. «Эксплорер» называли «судном XXI века», опередившим эпоху по крайней мере на 50 лет, и так далее...

На основе этих материалов наша группа «гениев поневоле» провела анализ и восстановила весь ход операции «Дженифер». Материалы были скомплектованы в так называемую «Красную папку», содержание которой стало бомбой для высшего командования, сидящего в Москве.

В то достопамятное утро, когда телетайп захлебывался от потока сообщений иностранных агентств, мне пришлось по неотложным делам сунуться в кабинет командующего флотом. Схема такова: вошел и торчишь в дверях. «Ну что тебе?» — «Разрешите на подпись...»

В этот момент новый командующий флотом (адмирал В. П. Маслов, ныне покойный) разговаривал по телефону с главнокомандующим ВМФ С. Г. Горшковым. Голос главкома в телефонной трубке и даже астматическое дыхание были слышны у двери.

Обычно весьма сдержанный, как все обладающие огромной властью люди, главнокомандующий был взбешен и не стеснялся в выражениях:

«Ну что, товарищ Маслов, прос... подводную лодку?!»

«Никак нет, товарищ главнокомандующий!»

«Что значит «никак нет»?! Это я, по-вашему, прос... подводную лодку?..»

«Товарищ главнокомандующий! Я только что принял флот...» Руководствуясь старым золотым правилом: «Когда великаны дерутся, спрячься в любую щель», — я понял, что до подписания документов, какие бы срочные они ни были, дело не дойдет, и потихоньку выскользнул из кабинета. Возле лифта меня догнал адъютант:

«Вернитесь, командующий флотом вызывает!»

Я возвратился и снова замаячил в дверях. Комфлотом некоторое время рассматривал меня, как некую диковину, и наконец спросил, повторяя все интонации главкома:

«Ну что... прос... подводную лодку?!»

«Никак нет!»

«Что «никак нет»?! Я, что ли, прос... подводную лодку?»

«Разрешите доложить! Мы принимали все меры, неоднократно и своевременно докладывали бывшему командующему. Но нам не помогли в том, что выше наших возможностей...»

«А откуда это известно? Чем докажете?»

«Да у нас целая папка материалов...»

«Тащи все сюда!..»

Я помчался наверх, в свое управление. А там — буря! Мой шеф, милейший Виктор Александрович, видимо, уже получив свою дозу от московских начальников, выстроил стенкой моих «героев-аналитиков» и окончательно вызверился, завидев меня: «Ты! Вечно лезешь со своими идеями! Из-за тебя одни неприятности! На хрена мне такой заместитель?! Заварил кашу, теперь сам и расхлебывай!..»

В ответ разъярился и я: «Прошу не орать! Заварил, сам и расхлебаю!»

В такой ситуации, сами понимаете, не до субординации.

Пока шла эта перепалка, через надрывающиеся телефоны хлынул каскад руководящих указаний из

Москвы: «Немедленно! Срочно! На доклад главному! Представить письменно-графический материал: что сделали американцы? Что предпринимал флот? Чтобы своевременно вскрыть и не допустить! Доложить, кто непосредственно виновен». И так далее...

Мой шеф, в сердцах выложив мне все, что он обо мне думает, схватил папку и помчался к командующему флотом.

Из Москвы же, от руководства «фирмы» посыпался град уточняющих указаний: «Срок два часа! Представить графический материал на карте по фототелеграфу с приложением выписки из журнала событий — какие приказания давались, какими силами и как выполнялись, кто и что доносил... Отобразить район, маршруты и сроки переходов и действия сил сторон...»

Началось лихорадочное вычерчивание карты обстановки, которую облепили информаторы и чертежники. Район, маршруты, хронология событий... И вот тут-то, донельзя расвирепевший от настойчивых звонков направленных из Москвы: «Доложить, кто виноват!», я допустил стратегическую чиновничью ошибку, непростительную опытному штабисту.

Ко мне подошел начальник службы связи подполковник Н. Ф. Уклеин и дернул за рукав: «Товарищ капитан 1-го ранга! Помните свой последний запрос в адрес шефа? И его ответ?» Я ему: «А ну, неси телеграммы сюда!»

И эти две телеграммы в красноречивом и доподлинном содержании легли на карту, выписанные тушью. Да еще вошедшие в азарт ребятки обвели их в черную рамку.

Тушь не успела высохнуть, а из Москвы требуют: «Что вы там клопа жарите?! Немедленно материал на передачу! Главком не будет ждать!..»

А там, на том конце линии, в лихорадочной спешке, не читая, начали выхватывать из аппарата еще сырые полосы и помчались в кабинет главкома. Сложили полосы на столе:

«Вот, товарищ главнокомандующий, что тихоокеанцы докладывают...»

Мы-де в стороне, это все они... Главком, как стало потом известно, надел очки и...

И на трое суток Москва замолчала. По всем каналам. Ни тебе запросов, ни тебе вопросов. Как в ядерной войне. Тишина.

Спустя трое суток прибыл я по каким-то служебным делам в кабинет начальника штаба флота.

В кабинете — группа начальников управлений, сам начальник штаба разговаривает по красному телефону. С Москвой. Положив трубку, начальник штаба долго рассматривал меня как редкостный экспонат и наконец с известной долей иронии произнес: «Ну что, герой, доказал свою правоту?» — «Выходит, доказал». — «Москва тебе этого не простит. Понял?» — «Я это уже усвоил, товарищ адмирал...»

Этим история не закончена. Как стало известно, в достопамятный день главком ВМФ был вызван в ЦК КПСС и получил хорошую головомойку, чем и был приведен в ярость. А последняя всегда должна излиться на подчиненных. Нужны были «стрелочки».

В дело вступил высший эшелон. Советский МИД послал США ноту: «Ваши службы тайно, в нарушение международно-правовых норм, подняли наш корабль».

Госдепартамент США отпарировал: «Вы не объявляли о гибели своей подводной лодки. Следовательно, по нормам Международного морского права — это бросовое, ничейное имущество...»

Тогда МИД СССР направил вторую ноту: «Вы-де нарушили покой погибших моряков, осквернили их братскую могилу...»

Госдепартамент США: «Погибшие моряки захоронены в море по всем правилам, принятым в советском Военно-морском флоте. Вам направляется копия видеозаписи».

На этом наши правоведы-международники и дипломаты замолчали. Ибо сказать было нечего. Как видно, спецслужбы США предвидели и такой вариант.

Прошла шквальная полоса негодований, докладов и объяснений, поиска виновных. Наступил период

грозных указаний из Москвы: выделить боевые корабли, направить на постоянное барражирование в район точки «К» (так официально был назван район гибели К-129), не допустить продолжения американцами работ, вплоть до бомбежки района...

В течение примерно полугода корабли сменяли друг друга в районе точки «К». «Эксплорер» там не появлялся. Командование ВМС США, конечно, следило за действиями наших сил.

Спустя примерно месяц после бурной свары в штаб флота прибыл генерал-лейтенант из Генерального штаба, наверное, очень умный: на груди — два академических «поплавка». Но почему генерал-лейтенант, а не какой-нибудь моряк? Этого я так и не понял.

Вызвали меня, ибо мой шеф наотрез отказался принимать участие во всей этой истории.

Я по приказанию начальника штаба флота представил «Красную папку» с подборкой всех материалов. Генштабист уединился в отдельном кабинете.

Часа через четыре меня вызвал начальник штаба. Генерал-лейтенант подвинул мне «Красную папку» и произнес:

«Я внимательно изучил материалы. Я в это не верю».

«Но это — факты!» — возразил я.

«Все равно не верю. Ибо это технически невозможно».

«Но это — факты!» — повторил я.

Остальное дорасскажу в следующий раз...

Не тянет ни черта ваша машинка! Замените батарейку либо принесите адаптер. У меня тут розетка есть...

Объездив с полдюжины московских радиомагазинов, я достал свежие батарейки. Но когда я протянул сверточек нашей «связной» медсестре, та грустно покачала головой:

— Опоздали вы. Сунгариева у нас уже нет.

— А где он?

— Вчера увезли... К патологоанатомам... Вот ваш диктофон.

Я еще надеялся услышать его голос с той кассеты, что оставалась в аппарате. Но из динамиков шло ровное шипение — глас небытия.

Оставалось довольствоваться тем, что есть. В конце концов, главное сказано... А через месяц я вытащил из почтового ящика письмо, надписанное знакомым почерком. На марке стоял кишиневский штемпель. Или медсестра меня разыграла, то ли письмо пришло с того света.

Все оказалось проще и печальней. Конец истории Сунгариев дописал сам, когда убедился, что «машинка не тянет». Вложил в конверт с моим адресом, но передать сестре не успел. Вместе с его госпитальными пожитками и бумагами письмо отправилось в Кишинев, а уж там кто-то из родственников бросил конверт в почтовый ящик.

Вот эти последние строки: *«Выполнил ли «Эксплорер», выждав время, завершающую часть операции — подъем кормовой части затонувшей К-129, мне неизвестно. Отчасти потому, что в скором времени я ушел в другое управление. Во всяком случае, их «желтая пресса» долго писала о «подходящем моменте», о том, что надо только выждать...»*

Но, по-видимому, кормовые отсеки «Эксплорер» так и не поднял.

Судя по высказываниям американских газет, операция «Дженифер» обоилась налогоплательщикам США в 350 миллионов долларов.

Расходы надо было компенсировать. С этой целью ЦРУ спланировало и скрытно выполнило еще одну акцию, поистине в духе «рыцарей плаща и кинжала».

В XVII веке юго-восточнее Калифорнии затонул испанский парусный корабль с грузом золотых слитков. Право на поиски корабля и водолазные работы купила у властей штата, возможно и у правительства Мексики, некая американская фирма. Но пока эта фирма вела подготовительные работы, в одну из темных ночей «Эксплорер» прибыл в район и своим гигантским ковшом-захватом зачерпнул и утащил испанский галеон со всем его содержимым.

Обиженная фирма направила иск в федеральный суд США. Но ЦРУ дало понять: если хотите существовать — заберите иск.

Вскоре после скандала с операцией «Дженифер» главные участники сошли со сцены: президент Р. Никсон потерпел фиаско в связи с Уотергейтским делом, директор ЦРУ У. Колби был освобожден от должности по неустановленным причинам, а миллиардер Г. Хьюз лишился рассудка и, живший в стерильно чистых апартаментах, умер от того, чего боялся более всего на свете, — от элементарного гриппа.

Уход же со сцены основных заинтересованных лиц на «стороне красных» Вы легко проследите сами...»

Наверное, всю эту печальную историю можно было бы давно списать в архив «холодной войны» и «эпохи застоя», если бы не письма, написанные вдовой погибшего механика под диктовку полуслепому сыну: *«Год назад я отправил в Министерство обороны письмо с просьбой разрешить нам с мамой побывать на святом для нас берегу, откуда ушли подводники и не вернулись. Никакого ответа я не получил. Позже выяснилось, что письмо переслали в часть, где служил отец. Только благодаря офицерам этой части наша поездка состоялась. Нас с мамой моряки приняли сердечно. Они и сегодня помнят о своих погибших товарищах.*

Корреспондентам местных газет мы подробно рассказали о тех, кто был на борту лодки, все, что знали. Я был рад, что люди хоть что-то узнают о них, что память о них сохранится, хотя бы на газетной бумаге.

Спустя месяц после отъезда я получил газету. В статье речь шла лишь о судьбе мамы и было сказано всего два слова о гибели моего отца — и ни намека на то, что вместе с ним погибли еще сто пять человек. В короткой записке корреспондент сообщал, что местная цензура материал о гибели К-129 не пропустила.

Мне непонятно одно: ведь подводники выполняли свой воинский долг, и пусть неясна причина гибели корабля, разве можно их всех вычеркивать из нашей общей памяти?! Ведь есть же конкретный чиновник, который их вычеркивает? Кто он?

Я уже давно собираю материалы о погибших моряках, чтобы переслать в музей части, где пока ничего нет о них. Наверное, не разрешает какой-нибудь цербер местного масштаба. Но я верю, что всем этим запретам недолго жить.

*С надеждой,
Игорь Орехов».*

Венок «железной леди»

..Вдова капитана 2-го ранга, старшего помощника командира погибшей лодки Журавина, Ирина Георгиевна живет в Москве за Речным вокзалом.

— В последний раз мы виделись с Сашей в аэропорту Петропавловска... Я улетала во Владивосток, а он провожал меня. Через несколько суток его лодка должна была уйти в трехмесячную автономку. Он предчувствовал, будто знал, что мы никогда уже больше не увидимся. Из всех провожающих он один пробился на летное поле и подбежал к самолету. Я смотрела на него сквозь стекло иллюминатора и видела слезы в его глазах. Я испугалась. Испугалась за себя. Подумала, раз так прощается, значит, не долечу, самолет разобьется. А вышлю наоборот.

Она и сейчас еще не может простить себе того страха за себя.

— Я точно знаю, когда они погибли, — поглаживает эбонитовую модель К-129 Ирина Георгиевна. — Не 8 марта, а на сутки раньше. В тот день со мной творилось что-то странное. Я беспричинно лила слезы, меня сотрясала нервная дрожь. Состояние, близкое к истерике, хотя я всегда умею держать себя в руках, за что и прозвали «железной леди»...

Я тогда работала в исполкоме и сразу пошла по начальству флотилии выяснять, что случилось. Начальство прятало глаза и отделывалось общими фразами,

мол, ничего страшного, все выяснится, неполадки со связью... Но сердце-то не обманешь.

Конечно, жены погибших подводников слетались со всего Союза в Петропавловск, в поселок Рыбачий, в родной гарнизон. Ждали, внимая каждой весточке из района поиска, верили и не верили в счастливый случай, в невероятное. Пели на печальных своих посиделках песню, написанную лодочным поэтом:

И чайки сразу не поверят,
Когда сквозь утренний туман
Всплывет вдруг Ка-сто двадцать девять,
Подняв под корпус океан.

Но К-129 не всплывала. И женщины потихоньку стали разъезжаться. Авиабилеты с Камчатки на Большую землю всегда были в цене. Но никаких пособий семьям пропавших без вести моряков не выплатили. Офицеры дивизии, куда входила лодка, пустили по кругу фуражку.

Улетела и Ирина Георгиевна — во Владивосток, в штаб Тихоокеанского флота — искать правды и справедливости: поскольку приказа по флоту о гибели подводной лодки не было, в петропавловском загсе вдовам подводников выдали «Свидетельства о смерти» с издевательской записью — «считать умершим».

От этой подлой чиновной записи пошли многие житейские проблемы обезглавленных подводнических семей. Никаких льгот, никаких скидок, никакого государственного участия... Мало ли кого можно «считать умершим»?

Многие убитые горем смирились и с этой записью, и со своей участью. Лишь Журавина мириться не стала. Писала, звонила, ходила, требовала... Записалась на прием к командующему Тихоокеанским флотом. Вышел мичман-адъютант, сказал, что готов передать суть ее просьбы адмиралу, которому некогда принимать всех подряд... Она и взорвалась. Высказала мичману насчет «всех» и «поряд».

Годы ушли на то, чтобы «умерших» моряков признали «погибшими при исполнении служебных обязанностей». Этого добилась она, Журавина.

Ее скорбный статус «вдовы подводника» никак не

вписывался в лучезарное бытие народа-строителя, устремленного к высотам коммунизма. Помнить о катастрофах и иных бедах было не велено. А она помнила. Она ничего не хотела забывать. Таких опасались и чурались. Угодны были беспамятные.

— Я никогда не видела Сашу в таком мрачном настроении. Он даже написал завещание на вклад в сберкассе... «Мало ли что...» — сказал со вздохом. И других офицеров угнетало общее безысходное настроение: «Не вернемся». А ведь экипаж был лучшим в дивизии. И командир, капитан 1-го ранга Владимир Иванович Кобзарь считался опытейшим командиром-подводником на Тихоокеанском флоте.

О муже скажу словами его бывшего подчиненного, контр-адмирала Алексина: «О нем трудно рассказывать. Его надо было видеть и знать. Это был блестящий морской офицер! Никого даже близко похожего на него я с тех пор больше уже не видел (из нескольких тысяч командиров кораблей и соединений, прошедших передо мной за 24 последних года). Тяжело, когда гибнут товарищи. Но гибель Журавина я переживал тяжелее всего. Несколько лет после этого я встречался с ним в разных ситуациях во сне и просыпался с рыданиями».

Прошло шесть лет со дня гибели лодки, и для Ирины Георгиевны начался новый круг хождения по мукам: она узнала, что в Рыбачьем поселке (ныне город Вилючинск), в котором служили камчатские подводники, открывается памятник экипажу К-129. Никаких приглашений и извещений. Открыли втихаря, и все. Город режимный, просто так не приедешь. Да и путь не близкий — через всю Россию. Стала она снова обивать пороги, писать письма: «Дайте возможность хоть памятнику поклониться». В ответ приходили казенные бумаги с разными канцелярскими словесами; смысл был один — «не положено». Почему не положено? Это не укладывалось ни в голову, ни в сердце. Это и сейчас, когда ничему уже не удивляешься, поражает. Товарищи флотские политработники, инженеры человеческих душ, как же так получилось, что вашими руками начертаны все эти чудо-

вищные отказы, и кому — вдове флотского офицера, погибшего при выполнении задания социалистической Родины!

Чем больше она билась за свое очевиднейшее право, тем резче приходили ответы: «Вам неоднократно сообщалось...» «Нельзя. Не положено. Закрытый гарнизон». И точка.

— Но я ведь жила в этом закрытом гарнизоне, когда был жив муж! Почему нельзя приехать туда после его гибели?

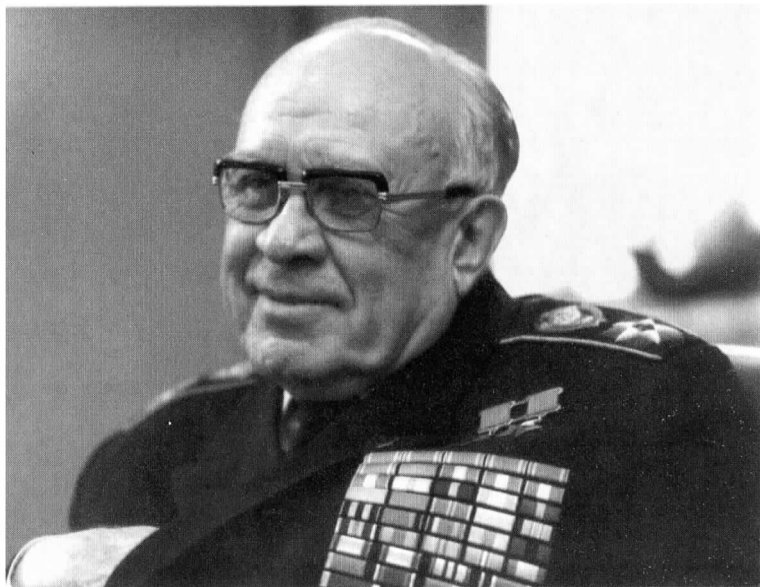
Объяснялось все просто: ведомство не хотело портить свой парадный мундир черными крестами катастроф. Ведомство хотело красиво рапортовать, а «факты гибели» портили реноме. «Факты гибели» надо было побыстрее схоронить в секретных архивах. А эта неумная Журавина звонила во все колокола и писала во все инстанции. «Склочница! Ставит свои интересы выше государственных! — гневались политработники в адмиральских погонах. — Подрывает моральное состояние личного состава Военно-морских сил».

И нашли «соломоново» решение: доску со списком членов экипажа К-129 с памятника снять! Чтобы не давать повода всяким там Журавиным рваться в закрытый гарнизон и смущать душевный покой военных моряков, всегда готовых выполнить любой приказ партии и правительства!

Доску сняли.

«Железная леди» все-таки приехала. Прилетела за свой счет. Прорвалась! И сына Мишу с собой взяла. Приняли их моряки в Рыбачьем радушно, без оглядки на политотдел. Жили в семье офицера Алексина, служившего некогда штурманом на К-129. Впоследствии, став главным штурманом ВМФ, контр-адмирал Валерий Иванович Алексин много сделал для увековечения памяти К-129. Но все это уже было в «эпоху гласности». А тогда он рисковал карьерой, принимая возмутительницу адмиральского спокойствия. Шел 1977 год...

Памятник Журавиной понравился — нестандартный, с душой сделан: бетонная морская волна разби-



Адмирал флота
Советского Союза
Сергей Георгиевич
Горшков —
создатель самого
крупного и
мощного флота
за всю историю
России.



На посту
главнокомандующего
ВМФ СССР
его сменил
подводник-
североморец
адмирал флота
Владимир Чернавин.



Командиры подводных лодок на выходе из Ла-Манша.
14 июня 1964 года. Слева направо: капитаны 2-го ранга
В. Козлов, А. Бурылин, Б. Букетов, Н. Косолапов.

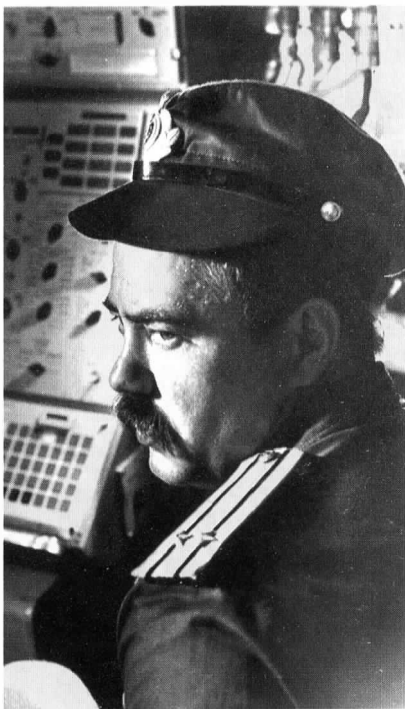
Капитан 2-го ранга Вячеслав Попов.
Командирские заботы... К-245. 1981.



На мостике Б-130
капитан 2-го ранга
Лев Чернавин.
*Екатерининская
гавань. 1966.*

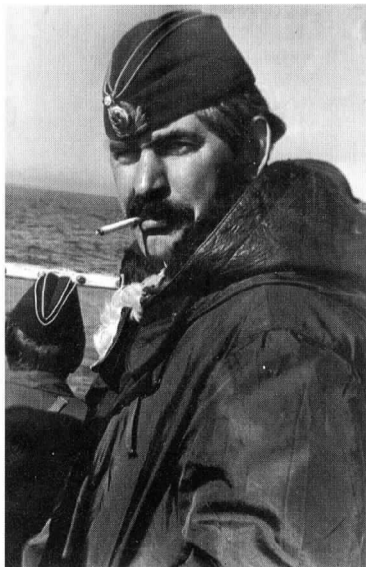


Капитан 2-го ранга
Евгений Чернов.
Командир
в центральном посту.
Средиземное море. 1988.





Капитан 1-го ранга
Александр Богачев. Командир
самого большого в мире
подводного крейсера типа
«Акула» — ТК-20.
Западная Лица. 2000.



Капитан 1-го ранга
Виктор Пони́каровский,
командир атомохода.
Северная Атлантика.



Командиры
подводных лодок
редко бывают
в своих каютах.
Капитан
2-го ранга
Василий
Парамонов.
Б-95. 1965.

Капитан
1-го ранга
Владимир
Протопопов
свою геройскую
звезду обрел
подо льдами
Арктики.



Вице-адмирал
Анатолий
Шевченко,
ас океанских
глубин.
Видяево. 1995.

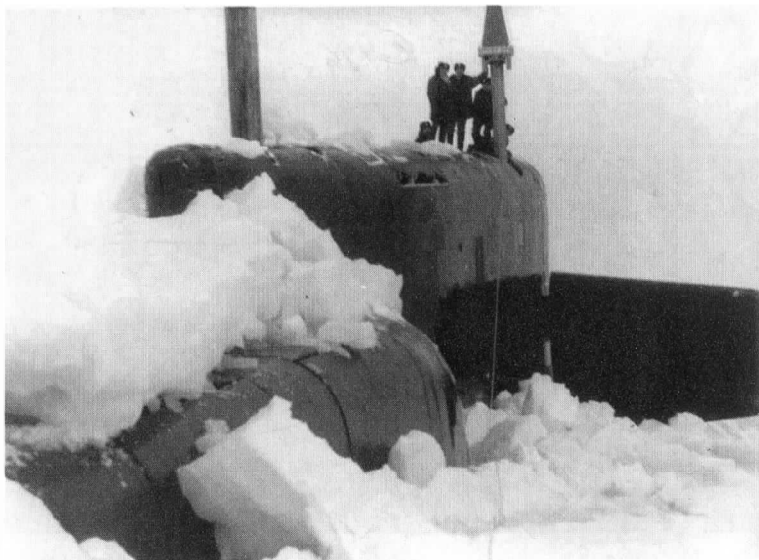




Боевая готовность номер один! Адмирал флота Георгий Михайлович Егоров. Из командиров-подводников времен войны. Командовал Северным флотом с 1972 по 1977 г.

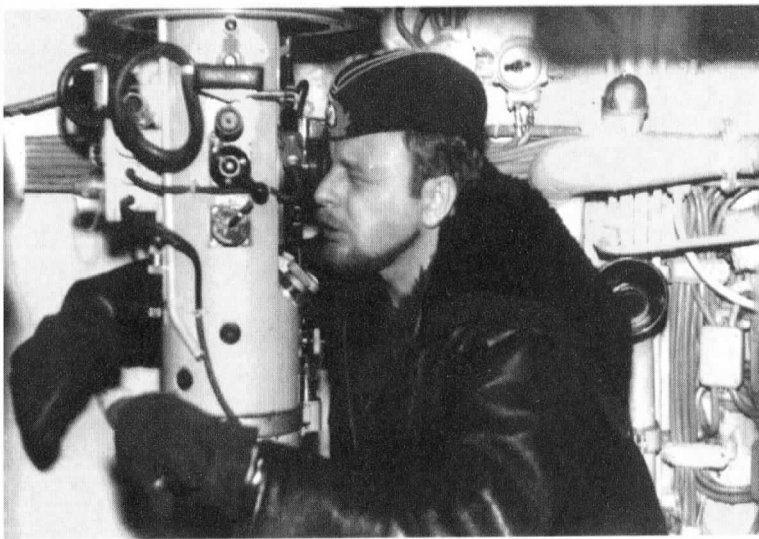
Комфлота на связи! Адмирал флота Семен Михайлович Лобов. Возглавлял Северный флот с 1964 по 1972 г.





Всплытие в полынье. Атомный подводный ракетный крейсер стратегического назначения К-496 в Арктике. 1984.

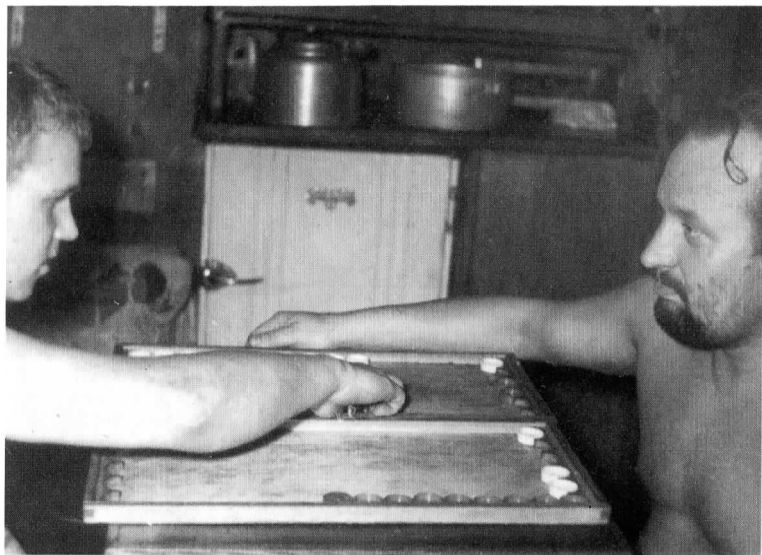
Командир подводного крейсера К-137 капитан 2-го ранга Вячеслав Попов. 1984. Через пятнадцать лет возглавит Северный флот.





Командир К-172 капитан 1-го ранга Николай Шашков в ртутном походе. *Средиземное море. 1968.*

Старпом и вестовой. Капитан 3-го ранга В. Парамонов (с права) перед вахтой. *Средиземное море. 1962.*

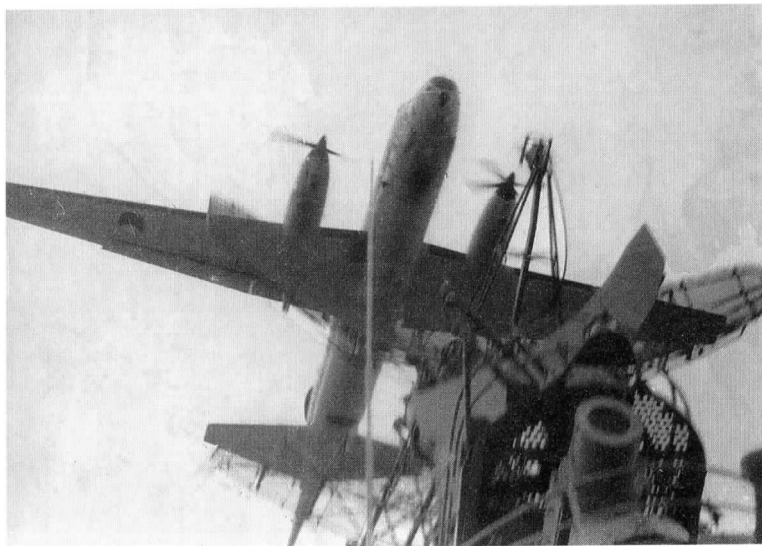




Живем в Заполярье, служим в Египте. Группа офицеров штаба 5-й (Средиземноморской) эскадры под Каиром. *Декабрь 1974 года.*

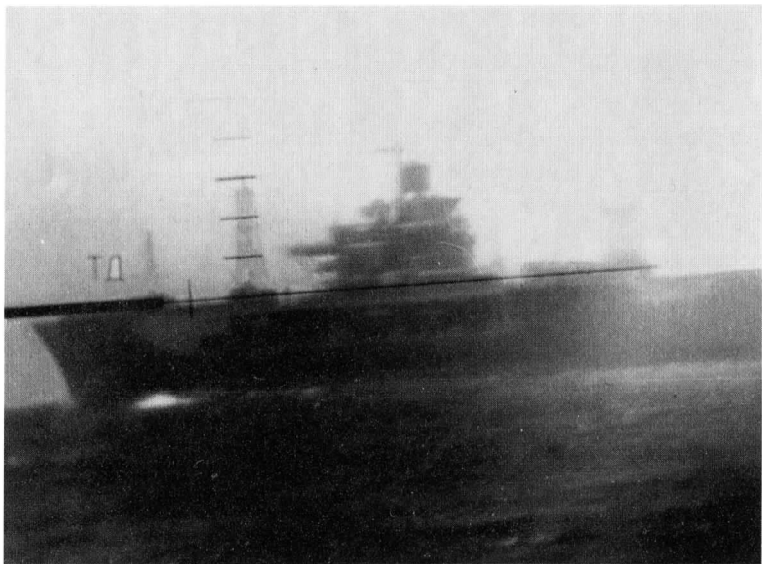
На безрыбье и мурены рыбы. Улов контр-адмирала В. Парамонова. Плавбаза «Котельников». *Средиземное море. 1977.*





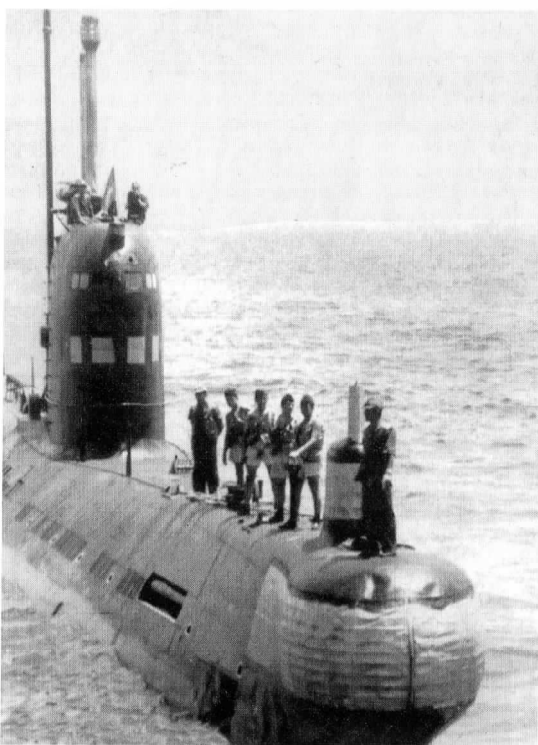
Опасный облет «Ориона». Так балансировал мир на грани войны. *Средиземное море. 1967.*

В перископе — цель. Приказ топить не поступил...
Средиземное море. 1973.





Смена вахты на боевой позиции в Центральной Атлантике.
Все очень серьезно. Америка под прицелом советских ракет.
Борт атомного ракетного крейсера К-137. 1985.
Снимок сделан капитаном 1-го ранга Вячеславом Поповым.



Герои Саргассова
моря. Слева
на право:
командир
подводной лодки
Б-36
А. Ф. Дубивко,
командир Б-130
Н. А. Шумков,
начальник штаба
69-й бригады
В. А. Архипов,
командир Б-4
Р. А. Кетов.
Полярный. 1962.

Легендарный
«фокстрот».

Карибский комбриг
капитан 1-го ранга
Виталий Агафонов.
Полярный. 1961.



Такое и представить было
немыслимо: русские подводники
в гостях у американских. Слева
направо: капитан 1-го ранга
Н. Черкашин, старший лейтенант
береговой охраны Г. Купер,
контр-адмирал Л. Чернавин,
контр-адмирал Д. Ли, капитан
1-го ранга И. Курдин.
Штат Джорджия. 2000.





Меняю субмарину
на Марину!

У папы в каюте. Семья
командира атомного
ракетного подводного
крейсера К-407 капитана
1-го ранга Игоря
Курдина. Жена Ирина,
дочери Надя (с л е в а)
и Лена. *Гаджиево. 1992.*





Как тебе служится? Валерия и Сергей Красовские (справа) на борту атомного подводного крейсера «Брянск». Слева — командир капитан 2-го ранга А. Кораблев. *Гаджиево. 2000.*

В поисках подруги жизни. *Гремиха. Северный флот.*





Для тех, кто с моря! Капитан 1-го ранга Е. Алексеев (с п р а в а),
старший лейтенант А. Корецкий. *Полярный.*

Всем смертям и штормам назло — в океан! *Северный флот. 2000.*



вается об обелиск, как о ствол перископа. На гребне — голова моряка в бескозырке. И хотя местные политработники уверяли ее, что это собирательный образ, что это памятник всем морякам, не вернувшимся домой, она-то знала, кому этот памятник. Камчатская флотилия собирала деньги на монумент экипажу К-129. А сооружали его военные строители, студенты из Пскова и Новгорода. Он и сейчас стоит. И доску с именами вернули.

В 1974 году Ирина Георгиевна работала на таможне в Шереметьево. Однажды, листая изъятый у пассажира американский журнал, наткнулась на заметку про «свою» лодку. Потом сотрудники принесли запрещенный «Лайф», и там — тоже знакомый до острой боли номер — К-129. И еще журнал, и еще...

Весь мир облетела сенсация: американское судно-платформа «Гломар Челенджер» подняло с глубины 5000 метров затонувшую советскую подлодку. При подъеме корпус субмарины, пролежавшей на грунте шесть лет, переломился, и в гидравлических клешнях-захватах осталась только носовая часть корабля — два отсека, из которых потом, на Гавайях извлекли шесть замечательно сохранившихся тел.

Эта новость резанула по затянувшейся было душевной ране. Ирина Георгиевна написала прошение своему начальству и в КГБ о разрешении делать ксероксы с заметок и статей о К-129 в иностранных журналах. Ей разрешили. Так она узнала то, чего не знал никто из соотечественников: советские власти отказались принять от американской стороны тела погибших подводников, заявив, что «у нас все подводные лодки находятся на своих базах». А эта с красными звездами на крышках торпедных аппаратов, с красными звездочками на пилотках мертвецов вроде как неопознанный гидросферный объект. Мало ли что можно поднять со дна Великого океана?!

Для Журавиной это был еще один удар. Она уже успела поверить, что среди этих поднятых шести — Саша. Репортеры писали об офицере и пяти матросах... Всех их снова предали океану в стальном контейнере, накрыв его советским военно-морским

флагом и исполнив перед погребением гимны СССР и США. Девятнадцать лет спустя она увидит эту печальную церемонию своими глазами: шеф ЦРУ передаст Президенту России кассету с видеозаписью. И она, и мы все услышим с телеэкрана слова пастора, с трудом выговаривавшего русские слова.

Теперь она хлопотала только об одном — разрешить родственникам погибших побывать в точке гибели К-129.

— Зачем? — недоумевали чиновники.

Венки на воду опустить. Слезу обронить над океанской могилой.

Дорогое удовольствие, смекали начальнички, а в слух говорили:

— Уймитесь, Ирина Георгиевна! Туда две недели ходу. Это ж не круиз по Средиземному морю. Пока дойдете, океан всю душу из вас вынет.

— Пусть вынет. Дойду!

Тогда в ход шли другие аргументы вплоть до туманных обещаний попутных плавсредств. Но никакие плавсредства в точку «К» не спешили.

Шли годы. Ирина Георгиевна, объединившись с сыном погибшего инженера-механика К-129 Игорем Ореховым, упрямо напоминала о своей просьбе, о своем долге, о своем праве. Менялись главкомы, менялись генсеки. Неизменной осталась лишь резолюция на всех ее слезных мольбах — «Это невозможно».

А тут новый удар, да такой, что и мужику со стальными нервами не устоять: умер сын Миша, нахватившись радиоактивных доз в курчатовском институте, где работал после распределения. Все! Смирись и забудь... Не надо тебе рваться в океан, неумная душа. Есть у тебя и в Москве черный камень, где можно поплакать. Отныне дорога тебе от порога только в церковь да на кладбище, где сквозь мраморную плиту проступают лица сына и мужа. Могила наполовину символическая. Но на ней два самых дорогих имени...

И все же ее святые слезы проточили даже чиновный камень. В прошлом году позвонили из Главного штаба ВМФ:

— Есть оказия, Ирина Георгиевна. Собирайтесь, если не передумали.

И она, в немалых уже годах, собралась на край света, в океанский поход, живо, как матрос-первогодок.

Отряд кораблей Тихоокеанского флота уходил на Гавайские острова по приглашению американской стороны на празднование 50-летия общей победы над фашизмом. Журавиной нашли местечко на танкере, сопровождавшем отряд как заправщик. Там в составе гражданской команды было несколько женщин. С ними она и делила тяготы нелегкого океанского плавания: чистила картошку, штопала, шила, помогала, чем могла, чтобы не быть просто пассажиркой. Вместе с ней шел и полуслепой — инвалид по зрению — сын лодочного инженера-механика Игорь Орехов.

Флагман отряда специально отклонился от генерального курса, чтобы пройти над точкой гибели К-129. Все было честь по чести: впервые за 27 лет здесь приспустили флаги, выстроились по большому сбору экипажи в белых форменках, опустили на штормовые волны венок с лентой.

Вцепившись в леера, чтобы удержаться в качку, стояла на свежем океанском ветру немолодая женщина. Никто не знал, что это она, ее сердце, ее верность заставили повернуть все эти мощные корабли-красавцы и лечь на курс, проложенный ее любовью.

Она пришла к нему. Их разделяли уже не тысячи верст, а всего лишь пять километров глубины... Что она ему шептала, о чем молилась в ту минуту, знают лишь Небо и Океан.

Она пришла к нему всем смертям назло, всем казенным отпискам вопреки. Пришла, и ее цветы проплыли над его кораблем-саркофагом. Она набрала в бутылочку воды из этой роковой, проклятой точки. А потом схоронила эту воду в той сыновьей могиле на Пятницком кладбище.

Вот и вся история. И пусть кто-нибудь скажет, что в двадцатом веке не бывало такой любви, перед которой стихали океаны. Была. И есть.

Такого еще не было... Тонул атомный подводный ракетоносец. Тонул медленно и мучительно. На его борту было четыре трупа и один живой человек. Трупы лежали в отсеках. Живой стоял на мостике и смотрел, как неотвратимо уходит под воду широкий и округлый нос атомарины. Это был командир.

Ни одному кораблю в мире не пришлось столкнуться с тем, что выпало на долю атомной подводной лодки К-219, ибо в мире не было более опасного корабля, чем тот, которым командовал капитан 2-го ранга Игорь Британов. Это был престранный гибрид ракетододрома и подводной лодки (как, впрочем, и все другие корабли подобного проекта), начиненный торпедами и ракетами, ядерными реакторами и атомными боеголовками. Помимо нескольких центнеров прессованного тротила и оружейного плутония, а также урановых стержней, то есть веществ взрывающихся и радиирующих, он нес в себе тонны серной и азотной кислот, тонны жутчайшего по своей едкой силе окислителя ракетного топлива — гептила. Все, что было создано человеческой цивилизацией для устройства конца света, все это было плотно втиснуто, вбито в отсеки и закачано в баки, перевито трубопроводами высокого давления, кабелями мощных электротоков, магистралями перегретого пара да еще помещено с доброй сотней людей под многотонный пресс океана.

Корабль назывался подводным крейсером стратегического назначения К-219. Стратегическое назначение его состояло в том, чтобы в первые минуты весьма возможной войны выпустить по Вашингтону, Сан-Франциско, Детройту шестнадцать баллистических ракет с наименьшим подлётным временем. Примерно такие же ракеты, только американские, были нацелены на Москву, Киев, Севастополь из Турции, Германии и Великобритании. Собственно, из-за этого ракетоносцу Британова и пришлось крейсировать

в Саргассовом море. Это был ответный ход в дьявольских шахматах Холодной войны. «Размещение ядерных ракет ближнего радиуса действия в Европе поставило советских стратегов в трудное положение, — свидетельствует американский аналитик. — Впервые Кремль оказался в пределах досягаемости ядерного оружия, когда ракета могла достичь своей цели прежде, чем советские лидеры узнали бы о ее запуске. Чтобы компенсировать эту угрозу, Советский Союз послал свои подводные лодки с ядерными ракетами на борту курсировать в непосредственной близости от побережья Америки... Советские лидеры полагали, что, если обе столицы подвергнутся одинаковой угрозе уничтожения, равновесие будет восстановлено».

На таком вот стратегическом фоне и разыгралась эта небывалая морская трагедия.

Сообщение ТАСС, как всегда в таких случаях, было обтекаемо:

«Сегодня утром, 3 октября, на советской атомной подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе примерно тысяча километров северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков произошел пожар... На борту подводной лодки есть пострадавшие. Три человека погибли».

Можно было подумать, что имена этих трех составляют государственную тайну. Не составляло никакой государственной тайны и то, что на подводном крейсере взорвалась ракетная шахта. О причинах взрыва спорят и по сей день. Но тогда командиру корабля было не до дебатов. Оранжевый смертельный дым расползлся по ракетному отсеку, похожему на колоннаду древнеегипетского храма. А гептил, по сути дела концентрированная азотная кислота, пожирал абсолютно все на своем пути — медь, пластмассу, металл и самое главное — сталь других ракетных шахт и прочного корпуса со скоростью миллиметр в час.

Никто не знал, как бороться с такой напастью. Инструкции, составленные, казалось, на все случаи жизни, не предусматривали такой поворот событий. Взрыв топливного бака ракеты? Абсурд! Вероят-

ность, близкая к нулю. Но ведь не зря говорят: и неза-
ряженное ружье раз в год стреляет. Вот оно и пальну-
ло. С распространением смертельных паров стали
бороться так же, как и с объемным пожаром, тем па-
че, что в ракетном отсеке вскоре вспыхнуло пламя.
Оба ракетных отсека загерметизировали, заглушили
оба атомных реактора, за что пришлось заплатить
жизнью матроса Сергея Преминаина. И чтобы не рис-
ковать остальными, Британов приказал экипажу пе-
рейти на подошедший советский сухогруз «Красно-
гвардейск», оставив на подводном крейсере только
аварийную партию, да и то на светлое время суток.

Чтобы решиться на такой шаг, требовалось уже не
воинское, а гражданское мужество, так как Британов
вольно или невольно ставил себя под удар вполне
возможного обвинения — «не принял все меры по
борьбе за живучесть корабля». Ведь именно этого бо-
ялся командующий Черноморским флотом вице-ад-
мирал Пархоменко, когда держал до последнего мо-
мента на гибнущем линкоре «Новороссийск» почти
полуторатысячный экипаж.

Тем не менее Британов сделал все возможное, что-
бы спасти атомный подводный крейсер. Даже амери-
канские специалисты-подводники, не испытывая к
своему бывшему противнику особых симпатий, при-
знали, что капитан 2-го ранга Британов в аварийной
ситуации действовал наилучшим образом. А уж им-
то вторая версия катастрофы — срыв крышки ракет-
ной шахты днищем атомарины «Аугуста» — была бо-
лее чем известна.

Британова приняли в Америке как настоящего ге-
роя.

«Но не надо и идеализировать американцев, — на-
пишут потом соавторы-американцы в триллере
«Враждебные воды». — В данном случае их намере-
ния более напоминали пиратство, чем спасательную
операцию». Такая откровенность делает честь быв-
шему военно-морскому атташе США в Москве Петеру
Хухтхаузену и его коллеге Роберту Алан-Уайту. Они
честно поведали о том, как опасно маневрировала
под водой вокруг К-219 американская атомная под-

лодка «Аугуста» и как она намеренно оборвала своим перископом буксирный трос, переброшенный с носа советской атомарины на корму «Красногвардейска». Они же признались и в том, что командир буксира ВМС США «Паутхэтэн» имел задачу добиться согласия русских подводников на буксировку и оттащить тяжелораненую атомарину в ближайшую американскую базу. Не получив от Британова «добро», буксир стал дожидаться, когда моряки оставят свой обреченный корабль. Тогда К-219 превратится в бесхозное имущество и подлодку можно будет увести без особых международных проблем. Пока на подводном крейсере оставался хоть один человек, «Паутхэтэн» не имел права высаживать буксирную команду на чужой корабль. Один человек на нем и оставался — по ночам, когда аварийно-спасательную партию забирали с К-219 на «Красногвардейск», чтобы не подвергать людей излишнему риску. Человеком этим был капитан 2-го ранга Игорь Британов. Засунув пистолет в карман меховой «канадки», он до утра торчал на мостике, ловя на себе взгляды американских биноклей и перископов. Он охранял 15-ракетный атомный крейсер стратегического назначения с той же внешней невозмутимостью, с какой сторож стережет яблоневые сады от мальчишеских набегов. Разве что сады не угрожают жизни своих хозяев, а здесь «охраняемый объект» мог в любую минуту взорваться и затонуть.

Ночь, да не одну — наедине с тлеющей пороховой бочкой, с выгорающими изнутри ракетными отсеками. Игорь Британов выполнял свой командирский долг так, как это предписывали воинские уставы, рыцарские кодексы чести всех времен и народов. Это и о нем можно спеть, не кривя душой: «Ты сердце не прятал за спины ребят». Его матросы были в безопасности на «Красногвардейске». На чаше весов Фортуны была лишь одна жизнь — командира. И если строгие судьи найдут толику вины Британова в роковом финале похода, то она, эта умозрительная вина, с лихвой искуплена теми его боевыми дежурствами на мостике агонизирующего ядерного монстра.

Он покинул (а мог и вовсе не покинуть) свой корабль лишь тогда, когда подводная лодка ушла под воду по самые «уши» — под рули глубины на боевой рубке. Едва Британов перебрался на надувной плотик, как через три минуты полузатопленный крейсер с бушующим внутри окислителем навсегда ушел в бездну. Это случилось в 23 часа 03 минуты по московскому времени 6 октября 1986 года посреди Саргассова моря.

Момент был траги-исторический: впервые за всю эпоху мореплавания уходил в пучину атомный ракетный крейсер. По старой морской традиции полагалось провожать тонущий корабль криками «ура». Но экипаж К-219 «ура» не кричал...

Как только вздетая корма атомарины, взблеснув под луной огромными бронзовыми винтами, скрылась под волнами, все суда, дрейфовавшие поблизости, поспешили прочь от опасного места. Никто не мог сказать, что произойдет в следующую минуту — вырвется ли из толщи океана ядерный гриб или шарахнет в борт мощный гидродинамический удар.

Британов греб на своем плотике вслед уходящим спасателям. Его подобрала шлюпка, спущенная с «Красногвардейска».

Спасенные подводники были доставлены на Кубу, а затем — спецавиарейсом — в Москву. На командира-«аварийщика» и его старшего механика Красильникова, как водится, немедленно завели уголовное дело. От суда скорого и предвзятого — обоим «преступникам» светило по восемь лет лагерей — их спасли разве что оттепель перестройки да грандиозный скандал в связи с посадкой немецкого пилота Маттиаса Руста на Красной площади. Только что назначенный министр обороны СССР генерал армии Дмитрий Язов счел, что скандалов и без того хватает; взяв во внимание ходатайство тогдашнего главкома ВМФ адмирала флота В. Чернавина, он повелел уголовное дело на командира К-219 и его инженер-механика закрыть. Но на флотской судьбе кавторанга Британова, вопреки народной мудрости про «одного битого», был поставлен беспощадный кадровый крест. Бывалого подводника, не по своей вине приобрет-

шего уникальный опыт действий в небывалой аварии, отправили на «гражданку». Выживай как знаешь... И он снова ощутил себя на зыбком плотике посреди валов житейского моря. Все надо было начинать заново. Исключенный из рядов КПСС, изгнанный с флота, ославленный самой злой молвой кавторанг Британов не сломался, не спился, не затерялся в уральской глубинке, куда занесла его судьба. Напротив, сделал карьеру в Екатеринбурге на общественном поприще, стал заметным человеком в столице Урала.

Некоторые старые адмиралы-подводники, немало рисковавшие на своем веку, считают Британова виновным в гибели корабля. И я их понимаю: все они играли в одну и ту же воистину «русскую рулетку» — крутили барабан с одним патроном, подносили к виску и (пронеси, Господи!) нажимали на спуск. Если не так фигурально, то каждый из них выходил в моря примерно с тем же грузом проблем и неисправностей, что и Британов. Каждый из них так или иначе согласился с жестокими правилами той игры, которую им навязали: командир отвечает за все. Его первым награждают, но и первым же наказывают за все, что случится с его кораблем, с его людьми. Так-то оно так, но сколько же береговых чиновников под прикрытием этой державной максимы перекладывали долю своей ответственности за подготовку корабля к океанскому плаванию на плечи командира? И когда с кораблем что-то случается, нет с них — проектировщиков, строителей, снабженцев, ремонтников, содержателей оружия, кадровиков — сурового спроса, потому что спрашивать можно лишь по результатам технической экспертизы, а объект для экспертизы недоступен, поскольку покоится на многокилометровой глубине. В прямом смысле — концы в воду. Вот и отвечает командир за всех и за всё.

Не хочешь отвечать за чужие грехи? Не хочешь выходить в море на недоделанном корабле с наспех собранным экипажем? Не выходи, принципиальный ты наш, другой выйдет. Только ты уже никогда не поднимешься на капитанский мостик, и в партии те-

бе делать нечего, да и во флоте тоже! Мы виноватых на стороне не искали, отвечали за все сами. Все так служили. И ничего — проносило. Тебе не повезло, вот и отвечай за всех. Или ты особенный?

Такой вот приговор отцов-командиров. И попробуй им скажи, что Британов и его коллеги — заложники порочной системы. Впрочем, согласятся, что система подготовки кораблей и комплектации экипажей — авральна и аварийна. Но другая потребует немалых средств: на содержание технических экипажей, быстрый и качественный ремонт, сносные условия службы для контрактников и прочие «роскошества». В лучшие времена такого не было, а про нынешние нечего и говорить.

Все это Британов признавал столь же хорошо, как и его нынешние критики. И все-таки вышел в море. Нельзя было не выйти. Другого бы послали, менее опытного, менее знающего экипаж и особенности корабля.

Я задал ему жестокий вопрос: почему он не последовал старой морской традиции, почему не разделил участь своего тонущего корабля?

— Была такая мысль... Но ведь тогда во всем обвинили бы экипаж. Надо было доказать, что в нашей беде мы не виноваты.

Я познакомился с Игорем Британовым у решетки французского посольства в Москве. Мы вместе летели в Париж, а потом в Брест на 36-й Международный конгресс моряков-подводников. На обратном пути один из участников российской делегации попал в сложный переплет, перепутав авиабилеты. Я видел, как на помощь пришел Британов. В считанные минуты он принял нестандартное решение и выручил коллегу. Командир, он и в Париже командир! А еще я видел, с каким почтением подходили к нему подводники-профи из Англии, Германии, Италии, Франции. Одни пожимали руку, другие просили подписать книгу о К-219, в герои которой он вышел творческой волей трех соавторов. Годом раньше Британов побывал в США — в столице американских ВМС Аннаполисе. Офицерский клуб Военно-морской академии был полон. Когда в зал вошел капитан 2-го ранга

запаса Игорь Британов, его встретили овацией. Вот воспоминания очевидцев: «Американцы встали! Встали все! А это были те, кто всю жизнь считал своими врагами именно русских, те, кто командовал авианосцами и фрегатами, подлодками-охотниками, противолодочными самолетами, защищая свою страну от советской угрозы, в первую очередь из глубины. Но сейчас они отдавали дань мужеству своего достойного противника, человека, который спас их побережье от ядерной катастрофы».

С того времени, как утонула лодка, минуло пятнадцать лет, и министр обороны РФ подписал приказ о присвоении Игорю Британову звания капитана 1-го ранга запаса. Справедливость редко у нас торжествует, во всяком случае она не торопится.

Торпедное мясо

Такого не было нигде и никогда: с затонувшей атомарины сквозь 45-метровую океанскую толщу всплыли свыше ста человек. Все остались живы, кроме тех, кто погиб в первые минуты аварии. Экипаж должен был неизбежно погибнуть, если бы не командир — капитан 1-го ранга Николай Суворов. Однако суд, скорый и неправый, приговорил его к десяти годам исправительных работ...

Приглашение в преисподнюю

До меня, как и до многих моряков, та не столь давняя трагедия дошла в виде мрачного анекдота: при погружении командир атомного подводного ракетоносца забыл задраить верхний рубочный люк, и лодка ухнула на грунт Авачинской бухты. Потом состоялся самый массовый за всю историю подводного плавания исход с затопленной субмарины: сто с лишним человек выходили из торпедных аппаратов и всплывали на поверхность кто как мог. Запомнилась громкая фамилия злосчастного командира — Суворов. И еще редкостный номер подлодки, состоявший из тридцати трех «чертовых дюжин»: К-429.

Но спустя время благодаря счастливому случаю все подробности той невероятной истории я узнал, что называется, из первых уст.

Вот что рассказал мне у себя дома в Санкт-Петербурге Николай Михайлович Суворов. Мичманы в гидрокомбинезонах благополучно всплыли посреди бухты. Однако в точке погружения К-429 их никто не встретил. Силуэт торпедолова со спящим адмиралом на борту маячил так далеко, что его невозможно было различить в запотевшие стекла маски. По великой случайности их заметил выходивший в дозор пограничный корабль. Пограничники, как известно, народ бдительный, а потому сразу решили, что имеют дело с иностранными диверсантами, которые орудут на подступах к базе атомных подводных лодок. Им и в голову не могло прийти, что это — свои. Подойдя к барахтающимся «диверсантам» поближе, они стали совещаться, как лучше их брать. Пограничников можно понять: они никогда не видели подводников в аварийных доспехах. А что, если «боевые пловцы» откроют огонь? Отвечай потом за погибших матросов... Не лучше ли дать очередь из пулемета, а потом достать раненых врагов из воды?

Слава Богу, до превентивной стрельбы дело не дошло. Но даже когда мичманов подняли на палубу сторожевика, сняли с них легководолазное снаряжение, пограничники долго не могли поверить словам о затонувшей лодке, ведь неизвестные были извлечены из воды без документов. Мало ли что можно насочинять?! В конце концов командир корабля связался со своим начальством. Начальство запросило командование Камчатской флотилии — тонули ли у вас подводные лодки в заливе?.. А время шло.

Как ни печально это констатировать, о затонувшей атомарине флотилия узнала не от руководителя стрельб контр-адмирала Ерофеева, а от пограничников. И прошло шесть мучительно долгих часов после выхода мичманов, прежде чем подводники услышали над головой шум винтов спасательного судна.

— Только в полдень мы поняли, что нас ищут, — рассказывал Суворов. — Единственное в базе аварий-

но-спасательное судно находилось в межпоходовом ремонте. А команда по случаю воскресного дня была отпущена в город...

Дальше началась классическая бестолковщина. Шланги для подачи воздуха оказались гнилыми, то и дело лопались. Водолазы не знали системы подключения и врубили нам такое давление, что от их «помощи» пришлось защищаться, как от еще одного бедствия. Единственное, что они смогли сделать, — это обозначить наше место и установить звукоподводную связь. Правда, она была односторонней: нас запрашивали голосом через гидрофон, а мы отвечали ударами кувалды по корпусу: лодка была обесточена.

Мы сообщили, что будем выходить через торпедный аппарат. Я велел проверить индивидуальные дыхательные аппараты, и тут выяснилось, что выходить в них нельзя: из ста комплектов только в десяти в баллончиках оставался кислород! Некоторые маски были рваные... После пятидесятичного похода лодка не прошла положенного ремонта и переоснащения.

Попросили водолазов передать нам баллончики через торпедный аппарат. Через какое-то время они сумели это сделать.

Только под вечер я начал выпускать людей. Всплывали по трое — ровно столько умещались в трубе аппарата. Из кормовой — отрезанной от нас — части корабля подводники выходили через аварийно-спасательный люк десятого отсека. Там у них вскоре случилась беда: молодой матрос за два метра до поверхности запутался ногой в буйрепе — тросе, по которому выходили моряки из кормы. Парень погиб от переохлаждения. Он был из штатного экипажа. Мои люди вышли все. Сказались бывлые настоящие тренировки, ибо за бутыл «шила» их можно было провести лишь на бумаге. Я же своих гонял через башню. Они у меня как миленькие всплывали. И вот — пригодилось...

Суворов в точности выполнял завет своего великого однофамильца: тяжело в ученье, легко в походе. Ста двум подводникам, сумевшим преодолеть огонь, стальные трубы и сорокапятиметровую толщу воды, это ученье сохранило жизнь.

Мичману Баеву выпало покидать кормовой отсек последним. Проще всего было затопить отсек и выйти через шлюзовую трубу аварийного люка. Но тогда подъем лодки с грунта значительно бы затруднился. Главнокомандующий ВМФ СССР адмирал Сергей Георгиевич Горшков, прилетевший из Москвы в район бедствия, лично попросил мичмана Баева выйти, не затапливая отсек.

Сложность поставленной Баеву задачи можно представить по такой аналогии: человек балансирует на карнизе сорокового этажа небоскреба, пытаясь влезть в окно, но его просят не разбивать стекла, а дотянуться до шпингалета. Как это удалось сделать Баеву — рассказ особый. На нижнем люке аварийного тубуса не было защелки. Суворов посоветовал по телефону снять защелку с переборочной двери. Мичман снял, прикрутил ее к крышке нижнего люка, потом изо всех сил тянул эту стокилограммовую крышку на себя, чтобы загерметизироваться в тубусе. Сравнил давление с забортным и благополучно вышел. Главком обнял его на палубе.

За тот подвиг главком обещал ему автомобиль, которого Баев так и не получил, как не получил даже самой скромненькой медали. «Аварийщики» в те годы награждать не любили.

По старой морской традиции последним покидает гибнущий корабль командир. Это правило распространяется и на подводников с их весьма специфичными законами. Когда в носовом отсеке обезлюдевшей К-429 осталось двое, возник спор: кто должен выходить последним — капитан 1-го ранга Суворов или старший на борту капитан 1-го ранга Гусев? Это было и делом чести, и фактом будущего разбирательства. Потом, и Суворов это чувствовал куда как ясно, в вину ему будет поставлено все, за что только можно уцепиться. За двадцать лет службы он хорошо постиг нравы своего начальства... Главком приказал последним выходить Гусеву.

— Когда я вылез из трубы и оглянулся, — рассказы-

вает Николай Михайлович, — увидел освещенную подводными светильниками рубку атомохода. Это было фантастическое, какое-то инопланетное зрелище. Оно и сейчас стоит перед глазами... Честно говоря, даже не хотелось возвращаться в наш замороженный, злой мир.

Как только на палубе спасателя разжгутовали мой гидрокомбинезон, ко мне подскочил комдив Алкаев с журналом готовности к выходу в море. «Подпиши! — умолял он. — Ведь оперативного подставишь. Он ни в чем не виноват!» Я был в шоковом состоянии. Подписал...

Спасая оперативного дежурного и свое перепуганное начальство, Суворов фактически подписал и свой приговор, поставил крест на флотской карьере, судьбе моряка... Тогда он еще и предположить этого не мог.

— Домой меня, разумеется, не отпустили. На плавбазе всю работу следственные комиссии: прокуратуры Тихоокеанского флота, особого отдела, Главной военной прокуратуры. Меня передавали из рук в руки. Больше всех вокруг меня суетился Алкаев: «Михалыч, не говори им про это, не рассказывай про то... А уж мы тебя выручим!» И сработало, как это называют политработники, чувство «ложного морского братства», ведь у меня не было вины за душой. Вся ответственность за авантюрный выход в море лежала на тех, кто приказал мне это сделать, — на Алкаеве и Ерофееве. Но последний ухитрился оказаться вне сферы внимания следственных органов. Как будто не он планировал выход, не он им командовал... Поначалу все было хорошо. Через неделю меня отпустили повидаться на часок с женой. Уж она чего только не пережила... Через два месяца лодку подняли. Водолазы закрыли наружные захлопки, продули цистерны, она и всплыла. Я же ставил ее в док. Надо было извлекать трупы из четвертого отсека. Корабельный врач идти туда побоялся. Пришлось мне лезть самому, опознавать, раскладывать бирки с номерами. Врагу не пожелаю такого занятия....

Смерть застала подводников на боевых постах. Каждый выполнял свой долг до конца... Местоположение тел свидетельствовало о том, что мы погружались по боевой тревоге, хотя некоторые следователи брали этот факт под сомнение.

Я облазил корабль сверху донизу, пытаюсь найти причину аварии. Нашел. Для этого, правда, понадобилось поднять ремонтные ведомости, которые были составлены инженером-механиком перед постановкой К-429 в судоремонтный завод. Выяснилось, что виной аварийного затопления четвертого отсека была неисправность блока логики в системе дистанционного управления клапанами вентиляции. На самом простом примере это можно пояснить так: вы открываете кран на кухне, а в это время срабатывает душ в ванной. Или включаете телевизор, а у вас вдруг начинает греться электроплита. У приборов ведь тоже «крыша» иногда «едет». Для штатного механика К-429 такой дефект новостью не был. Он на боевой службе во время погружения ставил в четвертый отсек матроса-наблюдателя, который не давал сработать «защитной» команде. Однако моего механика Маркман об этом не предупредил. Более того, его рукой блок логики из ремонтной ведомости был вычеркнут. Почему? Отладить его могли только специалисты из Киева. Но лететь на Камчатку в разгар сезона отпусков им не хотелось. И чтобы закрыть невыгодную заводу позицию, Маркман вычеркнул злополучный блок, объяснив, что лодочный мичман-умелец «подогнул рычажок» и прибор заработал как надо. Этот «рычажок» и стоил жизни шестнадцати подводникам.

Орденоносный зек

Спустя три месяца после аварии в Авачинском заливе пришел приказ министра обороны: командира К-429-й отдать под суд. Подобные приказы во времена Андропова были равносильны приговору. Снова началось следствие. Велось оно весьма целенаправленно: прежние следственные тома расшивались и сшивались заново, но уже без «неудобных» докумен-

тов, которые вдруг «терялись». Допросы матросов и мичманов велись в таком тоне и с таким нажимом, что прокурор флота трижды был вынужден одергивать ретивого следователя.

Суд вынес приговор: десять лет исправительных работ в спецпоселении. При этом — уникальный казус в советском праве! — капитан 2-го ранга Суворов не был лишен ни своего офицерского звания, ни ордена с медалями. Так и поехал орденосный зек в столыпинском вагоне через всю Россию: с берегов Тихого океана под Новгород, в Старую Руссу.

Николай Суворов:

— Если бы я знал, что меня будут судить, я не покинул бы лодку...

Спецпоезд тащился к месту назначения почти два месяца.

Тем временем Зина, жена, обивала пороги больших чиновных домов в Москве и Ленинграде: перебегала из приемной в приемную. Дошла до главного военного прокурора. Тот честно вник в суть морской трагедии, но с горечью признался, что это дело находится под контролем неподвластных ему государственных лиц.

Зато контр-адмирал Ерофеев отделался легким испугом. Его не пригласили в суд даже в качестве свидетеля. «Стрелочник» Суворов прикрыл всех...

Николай Михайлович не дожил до выхода в свет этой книги. Он умер в 1999 году. Под обращением в суд о посмертной реабилитации Суворова подписались двенадцать адмиралов...

«Я останусь в море»

... Раскаленная корма подводной лодки быстро уходила в пучину. Те, кто остался в живых, попрыгали в ледяную воду, стремясь к надувному плоту. А в ограждении рубки, уткнувшись в рукав кителя, плакал корабельный кок-инструктор, искусный кондитер, старший мичман Михаил Еленик. В свои сорок шесть он не умел плавать. Как и все, он искренне верил в непотопляемость своего чудо-корабля, как и все, верил

в нескончаемость своей жизни... Плакал скорее от обиды, чем из страха перед смертью, отсроченной всего на три минуты. Рядом с ним метался старший матрос Стасис Шинкунас. Он тоже не умел плавать... Так и ушли они под воду вместе с кораблем...

Из всех эпизодов гибели К-278, «Комсомольца», почему-то именно этот больнее всего впечатался мне в душу. И еще подвиг капитана 3-го ранга Анатолия Испенкова. Подменяя у дизель-генератора свалившегося матроса, офицер не покинул пост даже тогда, когда остался в прочном корпусе один. К нему бросился мичман-посыльный:

— Срочно на выход!

Испенков посмотрел на него с белорусской невозмутимостью, надел поплотнее наушники-шумофоны и вернулся к грохотававшему дизелю. Погибавшему кораблю нужна была энергия, нужен был свет, чтобы все, кто застрял еще в его недрах, успели выбраться наверх. Испенков и сейчас лежит там, на нижней палубе затопленного третьего отсека. Одиннадцать лет длится его бессменная вахта. И командир «Комсомольца» капитан 1-го ранга Евгений Ванин, как многие командиры цусимских броненосцев, верный старинной морской традиции, разделил участь своего корабля...

Теперь, по прошествии стольких лет, стало ясно, что гибель атомной подводной лодки К-278 носила эсхатологический характер. Она стала предвестником крушения советского государства, как гибель дредноута «Императрица Мария» в 1916 году предзнаменовала крах Российской империи. Ни «корабль XXI века», как справедливо величали титановую сверхглубоководную атомарину, ни создавший ее Советский Союз в двадцать первый век не вошли.

Для Военно-морского флота СССР (да и нынешней России) та апрельская катастрофа в Норвежском море означала не просто потерю одного корабля и сорока двух моряков, но и пресечение перспективнейшего научно-технического направления. Был поставлен крест на программе создания качественно

нового подводного флота страны — глубоководного. Программе, обеспеченной уже многими мировыми приоритетами.

Мы сидим в тесной комнатухе, где размещена одна из самых влиятельных организаций Санкт-Петербурга — Клуб моряков-подводников. Его президент, бывший командир атомной подводной лодки капитан 1-го ранга Игорь Курдин взял на себя труд достойно отметить печальную годовщину: заказать панихиду в Морском соборе, собрать на поминальный ужин уцелевших членов экипажа. Девизом Клуба стали слова: «Подводный флот — это не работа и не служба, это судьба и религия».

— Игорь Кириллович, за десять лет следствия по делу гибели «Комсомольца» так и не всплыли имена прямых виновников гибели уникального корабля...

— Их нет, да и быть в этом случае не может. Вина, как пролитая кровь, забрызгала всех, кто хоть как-то причастен к созданию и эксплуатации этого небывалого корабля. Ведь «Комсомолец» в конечном счете погубила бедность страны, которая сумела сотворить титановый корпус, но не смогла содержать в этом корпусе людей.

Это аксиома: у такого корабля, как сверхглубоководный крейсер типа «Плавник», да и у любого подводного крейсера стратегического назначения должны быть два экипажа — боевой и технический. Один управляет в море, другой обслуживает его в базе. Более того — оба экипажа должны состоять из профессионалов-контрактников, а не матросов срочной службы, которые за два года, проведенных в прочном корпусе и близ него, только-только входят в курс дела и которых постоянно отрывают от тренировок и учений на всевозможные хозяйственные дела. И как раз на этом решили сэкономить. А ведь стоимость содержания технического экипажа составляла лишь долю процента от стоимости самого корабля. Известно, чем оборачивается экономия на спичках...

— Но ведь были же созданы атомные подводные лодки 705-го проекта класса «Альфа», где весь экипаж состоит из офицеров и мичманов...

— Да, это так называемые лодки-автоматы. Конечно, уровень подготовки такого экипажа несравнимо выше, чем у экипажа, состоящего из матросов срочной службы. По вине личного состава флот не потерял ни одной «Альфы», хотя в том же Норвежском море и тоже в апреле, только семью годами раньше, на АПЛ К-123 произошел выброс жидкометаллического теплоносителя по причине межконтурной неплотности парогенератора — по заводской причине. Облученные моряки-профессионалы сумели спасти корабль и вернуть его в базу.

К сожалению, идеологи подводного судостроения ушли от курса на строительство «малонаселенных» лодок-автоматов, хотя это направление по всем показателям опережало на 10—20 лет строившиеся и проектируемые в то время подводные лодки.

Вторая аксиома состоит в том, что ни на каком корабле аварийная ситуация не должна развиваться так, как развивалась она на злосчастном «Комсомольце» — лавинообразно — с отказом и возгораниями многих систем и агрегатов.

За минувшие годы о трагедии «Комсомольца» написан добрый десяток книг и монографий. Свой взгляд на подводную катастрофу века высказывали и моряки, и инженеры, и журналисты, и врачи. Одна из книг принадлежит перу заместителя главного конструктора атомной подводной лодки «Комсомолец» Д. А. Романову. Ее главный тезис: трагедия близ острова Медвежий произошла из-за катастрофического разрыва между уровнем технической оснащенности современных подводных лодок и уровнем профессиональной подготовки подводников. В книге часто упоминается и имя автора этих строк, высказавшего иную точку зрения на причины гибели К-278.

Несмотря на все сарказмы, которые Дмитрий Андреевич Романов отпускает в мой адрес, я преклоняюсь перед его конструкторским талантом и инженерным даром его коллег, которые создали уникальные, непревзойденные подводные корабли. Но я отнюдь не убежден в безгрешности перед флотом про-

ектантов, а особенно судостроительной промышленности. Не понаслышке знаю, какими «минами замедленного действия» оборачиваются для моряков отдельные просчеты конструкторов и заводской брак строителей. Техническое совершенство наших атомных кораблей рассчитано на абсолютное моральное совершенство тех, кто сидит за их пультами. Сверхсложная машинерия требует сверхстрогой жизни своих слугителей. Они не должны быть подвержены никаким человеческим слабостям, их ничто не должно волновать на покинутом берегу, эти сверхаскеты должны жить четко по распорядку и столь же четко выполнять все сто двадцать пять пунктов эксплуатационных инструкций, обладая при этом непогрешимой памятью, стопроцентными знаниями и неутомимостью биороботов. Таков конструкторский подход к системе «Человек — АПЛ». Но стоит ли говорить, что система, в которой ошибка одного человека не может быть устранена усилиями десятка специалистов, ненадежна.

Не слишком патристично приводить в качестве аргумента мнение американских профессионалов, но ведь известно — в собственном отечестве пророков нет. Вот что заявил девять лет назад Конгрессу США руководитель программы ВМС по ядерным двигателям адмирал Брус де Марс: «У советских абсолютно другая философия, при которой — в особенности на кораблях более ранних классов — не придается никакого значения человеческим жизням или окружающей среде. Это отношение ужасно. Нашу организацию давно бы упразднили — и правильно бы сделали. Мне кажется, теперь эти проблемы понемногу проникают в советскую прессу и профессиональные военно-морские журналы». Да, проникают, и не только в журналы, но и в сознание флотоводцев и флотостроителей. Во всяком случае в это очень хочется верить.

За минувшие десять лет решилась и весьма острая экологическая проблема: поднимать со дна морского затонувшую атомарину или не поднимать.

— Анализ видеозаписей, фотографий, измере-

ний, — утверждает ведущий специалист Института океанографии РАН доктор технических наук Анатолий Сагалевич, — показал, что поднимать «Комсомолец» нецелесообразно. Атомный реактор надежно заглушен, и, как показали результаты измерений, опасности выхода радиоактивных веществ из него не существует. В то же время две ядерные боеголовки торпед, находящиеся в носовом отсеке лодки в агрессивной морской среде, подвергаются коррозии, что может привести к утечке плутония. Чтобы предотвратить или снизить до минимума выход плутония в окружающую среду, в 1994 и 1995 годах усилиями нескольких экспедиций на исследовательском судне «Академик Мстислав Келдыш» был частично герметизирован торпедный отсек затонувшей лодки.

Игорь Курдин вставляет в видеомэгнитофон кассету, и на экране возникает сумрачный силуэт расколотого ударом о грунт и взрывом одной из неядерных торпед носовой части «Комсомольца». Это съемка с борта глубоководного обитаемого аппарата «Мир».

— Проходим палубу от носа до кормы, — комментирует Анатолий Сагалевич, инициатор и ветеран многочисленных погружений к затонувшему на полторакилометровой глубине исполину. — Приближаемся к рубке, поднимаемся вверх, огибаем ее слева и доходим до проема, где размещалась всплывающая спасательная капсула. Внизу виден люк, через который покидали лодку последние ее обитатели во главе с командиром. Они вошли в капсулу, надеясь, что она вынесет их на поверхность, однако недобрая судьба распорядилась иначе...

Кормовая часть лодки сверкает в лучах светильников аппарата «Мир-1» как новенькая. Даже не верится, что она покоится на дне. А вот и седьмой отсек, где возник пожар, с которого, собственно, и началась трагедия...

Запись давно кончилась, экран белесо рябит... Курдин сидит, уронив голову на руки, и вслушивается в странные свистящие подвывающие звуки. Их записали под водой океанологи в точке гибели «Комсомольца».

Здесь птицы не поют... Здесь стрекочет, урчит, скрипит, кудахчет, цокает, зудит всевозможная морская живность. Это эфир другой планеты. Это сам Океан поет реквием затонувшему кораблю. О, как могуч, страстен и невыразим его голос! Из клубка напряженных мяукающе-ревуших звуков вдруг прорвется нечто почти осмысленное, виолончельно-грудное... Наш общий пращур, чью соль мы носим в своей крови, отчаянно пытается что-то сказать, вразумить, предостеречь... Тщетно. Мы забыли древний язык океана и назвали его биоакустическими помехами... Не потому ли плакал мичман Еленик в рубке гибнущего корабля?

Человеку не дано знать своей судьбы, но некоторые из нас ее предчувствуют. Предчувствовал ее и командир атомной подводной лодки К-278 капитан 1-го ранга Евгений Ванин.

— Он всегда говорил, — рассказывает его вдова, — «я погибну в море», «я останусь в море»... Я сердилась на него за эти мысли, но он оказался прав... При всем том Женя был очень веселым, жизнерадостным человеком. Но иногда, под настроение, у него это прорывалось — «я останусь в море».

В тот последний — роковой — поход они все уходили спокойными, уверенными в себе и в своем «непотопляемом» корабле. Я тоже особенно не переживала, уехала в Дарницу, к свекрови...

В тот день, когда все случилось — 7 апреля 1989 года, — я ехала с дочерью в трамвае... Я даже место это могу указать — на мосту Патона через Днепр. Вдруг щеки вспыхнули, лицо загорелось. Как будто кто вспоминает... И завела я с дочерью разговор ни к селу ни к городу, какие странные смерти бывают на свете. Оля — мне: «Мам, ты что?!» А я остановиться не могу. И только потом, дома, узнала новость — наши в Норвежском море горели...

Пожар на сверхглубоководной атомной подводной лодке «Комсомолец» начался на глубине 457 метров в 11 часов утра. После ожесточенной безуспеш-

ной борьбы за живучесть корабля капитан 1-го ранга Ванин приказал покинуть отсеки и всем собраться в ограждении боевой рубки. К тому времени атомарина давно уже всплыла, но положение ее с каждой минутой становилось все более опасным: кормовая оконечность на глазах уходила в воду, а нос вздымался все выше. Командир спустился в лодку, чтобы поторопить оставшихся в отсеках.

Войти в подводную лодку или выйти через нее можно было только через ВСК — всплывающую спасательную камеру. Эта довольно обширная стальная капсула, выдерживающая давление предельной глубины погружения, рассчитана на спасение всего экипажа. Если бы лодка затонула и легла на грунт, все шестьдесят девять человек сумели бы разместиться в камере, усевшись по кругу в два яруса, тесно прижавшись друг к другу. После чего механики отдали бы крепление, и камера, словно огромный воздушный шар, взмыла бы сквозь морскую толщу на поверхность. Но все произошло иначе...

Ванин проскользнул по многометровому вертикальному трапу в центральный пост. В покинутых экипажем отсеках оставались еще пятеро: капитан 3-го ранга Испенков, запускавший дизель-генератор, капитан 3-го ранга Юдин, мичманы Слюсаренко, Черников и Краснобаев.

И тут подводная лодка начала тонуть. Сначала она встала вертикально, превратившись на несколько секунд в Пизанскую башню. Все, кто оказался в этот момент на трапе, посыпались вниз — в камеру. В следующие секунды атомарина пошла вниз, под воду, с открытым верхним рубочным люком. Тут бы им всем был конец, если бы не замешкавшийся в ограждении рубки мичман Копейка не успел толкнуть крышку верхнего входного люка. Надо было еще крутануть маховик кремальерного запора, чтобы задрать люк наверняка, но лодка камнем пошла вниз, и мичман едва успел выбраться из ограждения мостика. Не камнем — сухим листом — уходил «Комсомолец» в бездну. Отваленные рули глубины под напором набегающего потока выводили вверх то нос, то корму.

На этих дьявольских качелях неслись в полуторакилометровую глубину шесть живых еще душ...

Мичман Слюсаренко влез в камеру последним. Точнее, его туда втащили. Сквозь дымку нерассеявшейся еще гари он с трудом различил лица Ванина и Краснобаева — оба сидели на верхнем ярусе у глубиномера. Внизу командир дивизиона живучести Юдин и мичман Черников тащили изо всех сил линь, подвязанный к крышке люка, пытаюсь подтянуть ее, тяжеленную — в четверть тонны, — как можно плотнее. Сквозь все еще незакрытую щель в камеру с силой шел воздух, выгоняемый водой из отсеков, он надувал титановую капсулу, будто мощный компрессор. С каждой сотней метров давление росло, так что все вокруг заволокло холодным паром, а голоса у всех стали писклявыми. Все-таки крышку подтянули и люк задраили.

Но тут камеру сильно встряхнуло раз, еще и еще...

— Лопаются переборки, — мрачно констатировал Юдин.

Море ворвалось наконец в отсеки, круша и давя все, что заключало в себе хоть глоток воздуха. Лишь капсула спасательной камеры продолжала еще свой гибельный спуск в бездну.

Безлюдная, с остывающими телами на борту, с затопленными отсеками атомная подводная лодка завершала свое последнее погружение.

И тут случилось чудо: камера вдруг оторвалась и полетела вверх, пронзая чудовищную водную толщу. Она неслась ввысь, как сорвавшийся с привязи аэростат...

— Что было дальше, помню с трудом, — продолжал свой рассказ Слюсаренко. — Когда выбросило на поверхность, давление внутри камеры так скакнуло, что вырвало верхний люк. Ведь он был только на защелке... Я увидел, как мелькнули ноги Черникова — потоком воздуха его вышвырнуло из камеры. Следом выбросило меня, но по пояс. Сорвало об обрез люка баллоны, воздушный мешок, шланги...

Черникову снесло полчерепа о закраину люка. Слюсаренко спасло то, что он неправильно надел аппарат и потому держал дыхательный мешок в руках.

С мешком, послужившим ему спасательным кругом, его и подняли из воды рыбаки. Слюсаренко стал единственным в мире человеком, которому удалось спастись с километровой глубины... Камера же продержалась на плаву секунд пять — семь. Распахнутый люк захлестнуло волнами, и титановое яйцо навсегда ушло в глубины Норвежского моря.

* * *

Вольно или невольно капитан 1-го ранга Ванин продолжил старую морскую традицию — командир не расстается со своим кораблем даже тогда, когда тот уходит в пучину. Что бы потом ни говорили и ни писали о его просчетах в борьбе за живучесть К-278, свои ошибки и просчеты он искупил самой дорогой ценой — собственной жизнью.

Вдова Ванина — Валентина Васильевна — вместе с дочерью и сыном уехала из флотского гарнизона в Санкт-Петербург. Ей дали квартиру на Васильевском острове. Из окон, как с корабельного мостика, видно только море: белое во льдах и снегах — зимой, синевато-серое — летом.

После всего пережитого и она, и дочь обратились душой к Богу. Недалеко от дома — на Смоленском кладбище — часовня Ксении Петербургской, прославившейся в народе верностью памяти погибшего мужа, русского офицера. И судьбой, и обликом, и душевной статью вдова командира К-278 весьма близка к этой святой женщине. Хотя сама она, конечно же, так не считает. Очень тревожится за сына Олега. Матрос Ванин служит на том же Северном флоте, что и сгинувший в море отец.

Валентина Васильевна растит внука. Назвать его Евгением в честь деда не рискнули, дабы не испытывать судьбу.

На серванте — портрет мужа с черной ленточкой на уголке. Поодаль на стеклянной полочке — хрустальный колокольчик — подарок Евгения, Жени. Думал ли он, по ком будет звонить тот колокольчик?

Вдруг узнала, что камеру с телом мужа подняло исследовательское судно «Академик Мстислав Кел-

дыш». Бросилась в порт узнавать, что и как... Увы, трос при подъеме оборвался и стальная капсула-гробница снова ушла на дно морское...

— Как вы думаете, — с затаенным ужасом спрашивает она, — он еще там?

Я стараюсь уверить ее, что он там, покоится в своем подводном саркофаге. Крабы до него не добрались. На такой глубине они не водятся. Муж ее остался в море и стал морем. А оно почти у самых стен: значит, и он всегда рядом.

Не могу оторваться от снимка из семейного альбома: они танцуют... А над ним уже витает его судьба в виде стального шара, несущегося из бездны вод... И этот женский взгляд... Взгляд вещуньи. Она уже все знает, она уже видит то, что изобразит потом на картине севастьяновский моряк-художник Андрей Лубянов. И ни одна государственная комиссия не сможет ей объяснить, что случилось с кораблем и почему нет ее мужа.

Капитан 1-го ранга Евгений Алексеевич Ванин командовал единственной в мире подводной лодкой, которая могла вести боевые действия на глубине в один километр. Этот уникальный корабль был нашей национальной гордостью. Почти такой же, как гагаринский «Восток»...

Вдова командира титановой суператомарины, «корабля XXI века», подрабатывает ныне к своей скудной пенсии за мужа уборщицей в одной из питерских гостиниц.

У нас в стране всякий труд почетен.

Трагедия подводного крейсера «Курск»

Итак, под занавес века, словно в жестокой трагедии, Россия потеряла лучший корабль своего лучшего флота — атомный подводный крейсер «Курск». И лучших своих моряков — сто восемнадцать душ...

И именно в эти горькие дни я говорю: дорогие соотечественники, теперь-то вы понимаете, какой великолепный флот у нас был и каким пока остается?! Где, в какой еще стране подводники выйдут в море, зная, что спасения не будет?..

Что же случилось?

Если бы все было так, как объявили вначале: «Атомная подводная лодка «Курск» вследствие технических неполадок легла на грунт и заглушила реакторы...»!

Позже выяснилось, что подводный крейсер «Курск» вовсе не лег, а упал на каменистый склон южно-мурманской банки, «технические неполадки» оказались сокрушительным ударом неизвестного происхождения, а «авария» обернулась небывалой в истории подводного плавания катастрофой.¹

Мифический герой Антей припадал к земле, чтобы обрести новые силы. «Антею» подводному для этого нужна была не земля — воздух. В своем смертельном броске к свету он припал к земле, уже мертвый. Подводный гигант был убит практически сразу — без вскрика в эфир.

Смерч многоторпедного взрыва в носовом отсеке пронесся в корму, разрывая прочные переборки, как картон, закручивая толстенную сталь в завитки. Огненный удар уничтожил сразу всех, кто был во втором, самом населенном отсеке, а также, возможно, тех, кто был в третьем и четвертом...

Была надежда (и она оправдалась!), что обитатели кормовых отсеков остались в живых и стучали спасателям. Тем паче что акустики с крейсера «Петр Великий» слышали и даже записали на пленку беспорядочные удары металла о металл. Позже инженеры-кораблестроители провели расчеты: при ударе о грунт с фундаментов сдвинулись массивные агрегаты вроде турбин, дизелей, генераторов, в седьмом и восьмом отсеках, возможно, произошли разрывы паропроводов, все, кто нес вахты в турбинных отсеках, перешли в девятый отсек, отсек-убе-

жище. Там, в корме по боевой тревоге расписаны три человека, старший лейтенант Бражкин и мичманы Иванов и Бочков. Вода, хлынувшая через выбитые сальники дейдвудов — устройства, через которые проходят за борт гребные валы, рано или поздно затопила и его.

Положение рулей и выдвижных устройств затонувшего «Курска», как застывшие жесты глухонемых, говорят немногое, но самое важное — корабль пытался всплыть, корабль боролся за жизнь... С момента возникновения аварийной ситуации до гибельного взрыва на все про все у них оставалось 135 секунд...

Командир мог стоять уже у перископа, когда раздался первый удар. Возможно, он еще успел крикнуть: «Дуть весь балласт!» Но уже ничто не могло спасти корабль...

Первое, что всем пришло в голову, — столкновение с большим надводным кораблем или другой подводной лодкой, но когда более-менее прояснился характер огромных разрушений, стало ясно, что обычное столкновение не оставит таких последствий.¹

Американская сторона, проанализировав записи сонаров-шумопеленгаторов подводных лодок «Мемфис» и «Тоledo», находившихся в районе учений Северного флота, заявила о том, что на «Курске» произошел взрыв не вышедшей из трубы торпедного аппарата торпеды. И многие газеты подхватили эту версию как самую достоверную.

Позже стали утверждать, что по «Курску» нечаянно врезала противолодочная ракета «Гранит», пущенная с крейсера «Петр Великий».

¹ Из всех версий, которые возникли в первые дни трагедии, ныне всерьез рассматриваются только две: столкновение и взрыв двигателя торпеды во время стрельбы, который привел к пожару, повлекшему за собой взрыв лежавших на стеллажах боевых торпед. Однако обе версии можно считать двумя эпизодами одной: сначала столкновение и пожар, потом —

взрыв боезапаса. Называют и третью версию: подрыв на mine времен Второй мировой... Но только называют.

Удар пришелся, что называется, в «висок» — самое уязвимое место подводного крейсера.

Как сообщил Пентагон, в районе учений Северного флота находились две американские подводные лодки, «Мемфис» и «Тоledo». Кроме них за российскими кораблями следила и английская субмарина «Сплэндид». Никто их туда не приглашал. Все три иностранные субмарины вели техническую разведку, как и в самые напряженные годы Холодной войны. Именно поэтому в числе наиболее вероятных версий катастрофы «Курска» главнокомандующий ВМФ России адмирал флота Владимир Куроедов назвал столкновение с подводным объектом. И многие эксперты с ним согласились. Заявив о нахождении двух своих атомных подлодок в районе учений Северного флота, американская сторона заверила мировую общественность, что ни одна из них в трагедии «Курска» не замешана. Верить на слово? Трудно... Особенно после той хроники подводных столкновений в Баренцевом море, которая уже не раз приводилась в открытой печати.

Рассказ об одном из них, едва не закончившемся морским боем, был приведен в начале книги...

Я попросил одного из авторитетнейших ветеранов морской разведки, автора ряда книг по истории подводного флота, контр-адмирала в отставке Анатолия Тихоновича Штырова проанализировать версию столкновения «Курска» с неизвестной подводной лодкой.

По странному совпадению подводная лодка С-141, которой командовал в свое время Штыров, имела тот же номер, что и «Курск», — К-141. Но на ее долю выпало больше удачи.

— Анатолий Тихонович, не напоминает ли вам история с «Курском» гибель подводной лодки К-129 в 1968 году?

— Не то что напоминает, а просто поражает сходством сценариев, сходством запущенных в оборот версий... Что получается: через несколько суток после бесследного исчезновения в северной части Тихого океана нашей подлодки в японский порт Йокосука заходит атакующая (по классификации ВМС США) американская атомная подводная лодка «Суордфиш». У нее сильно помято ограждение рубки. Ей быстро делают косметический ремонт, после чего она возвращается в свою базу и исчезает из нашего поля зрения на полтора года. Столько времени занял более серьезный ремонт. С экипажа была взята подписка о неразглашении обстоятельств столкновения. А в это время была пущена в оборот растиражированная всеми СМИ версия Пентагона; кстати, именно ее придерживается российский телеобозреватель Киселев, который снял фильм об этой трагедии: на советской подлодке произошел взрыв аккумуляторной батареи. Замечу, что за всю историю подводного плавания ни у одной лодки мира не была нарушена герметичность прочного корпуса взрывом аккумуляторного водорода. Это ведь не тротил. К тому же забортное противодавление значительно «смягчает» ударную силу внутреннего взрыва. Это тоже нужно учитывать, говоря о «внутреннем» взрыве на «Курске».

— Что мы имеем сегодня? Все то же: на грунте поверженный «Курск» с весьма характерной пробоиной и следом вдоль корпуса — явно внешнего, судя по информации правительственной комиссии, происхождения. Так же, как и на К-129, поднят перископ и другие выдвижные устройства. Так же, как «Суордфиш», «Мемфис» срочно затребовал захода в ближайший норвежский порт. Сразу же, как в 1968 году, Пентагон заговорил о внутреннем взрыве на борту «Курска».

— Но «хлопок» гидродинамического удара был зафиксирован и нашим «Петром Великим»...

— Да еще двойной, с разнесом по времени в две минуты пятнадцать секунд. А разве удар двух махин, одной в 18 тысяч тонн, другой как минимум в восемь,

не зафиксируют гидрофоны? А удар о грунт через две минуты пятнадцать секунд не вызовет сейсмосигнала? Хлопок мог быть усилен и взрывом раздавленного при таране баллона ВВД — воздуха высокого давления, одного из тех, что всегда размещают в междукорпусном пространстве...

А вот что сказал по поводу версии о взрыве торпеды командир однотипного с «Курском» подводного крейсера «Смоленск» капитан 1-го ранга запаса Аркадий Ефанов:

— Это полная чушь! На учениях никто боевыми торпедами не стреляет, только практическими, то есть такими, у которых в головной части не взрывчатка, а приборы. Это известно всем, в том числе и американским экспертам. Но этого не знают домохозяйки, которым легко поверить в их версию: мол, вечно у нас чего-то взрывается, то атомные электростанции, то подземные переходы.

Скажу более, при стрельбе мы всегда вынимаем торпеды из соседних аппаратов — береженого Бог бережет.

И потом, «Курск» нашли с поднятым перископом. Ни атомные, ни дизельные подводные лодки из-под перископа сегодня не стреляют. Так было только в годы Второй мировой войны.

Что же касается версии испытания сверхмощного сверхсекретного оружия, то для этого есть специальные полигоны в закрытых — внутренних — водах...

Штыров, прослушав наш разговор, усмехнулся:

— У каждого домысла есть автор. А уж «версии независимых экспертов» — давнее и хорошо проверенное оружие в информационной войне за умы людей, за их настроение. Версия «внутреннего взрыва» весьма выгодна натовским адмиралам: вы там сами взорвались, сами разбирайтесь, а нас не втягивайте в мокрое дело.

— Но ведь США официально подтвердили, что вблизи района учений Северного флота находились по меньшей мере две американские атомные подводные лодки и одна английская. При этом указали, что они отстояли от места гибели «Курска» на 200 миль...

— Насчет дистанции в 200 миль это они загнули — для простаков. На таком расстоянии они просто не смогли бы делать то, зачем пришли, — вести техническую и прежде всего гидроакустическую разведку, а также «пасти» наши подводные крейсера на расстоянии торпедного выстрела. На самом деле, и этот факт подтвердит любой командир, ходивший в Атлантику, дистанция между отслеживаемой и следящей лодкой составляет под водой иногда менее километра. При этом у некоторых американских командиров считается высшим шиком поднырнуть под лодку-цель. Этот шик мог стоять жизни К-129 и, по всей вероятности, К-219; тогда, в 1986 году, рядом с советским ракетоносцем в Саргассовом море «резвилась» атакующая атомарина США «Аугуста».

Еще раз прерву нашу беседу. Недавно в США вышла документальная книга — «Hostile waters» («Враждебные воды»), посвященная трагедии К-219. Написали ее морской разведчик ВМС США капитан 1-го ранга Петер Хухтхаузен, американский морской офицер Р. Алан Уайт и командир советского стратегического ракетоносца капитан 1-го ранга Игорь Курдин. В предисловии к книге сказано: «Трагические события на К-219 произошли в то время, когда Холодная война была уже на исходе. Многие в этой истории до сих пор покрыты тайной. В военно-морском ведомстве США не принято разглашать сведения об операциях, в которых принимали участие американские подводные лодки.

Действия американских подводных лодок, принимавших участие в судьбе К-219, и события, происходившие на их борту, реконструированы на основании наблюдений русских моряков, рапортов американской стороны, бесед со многими офицерами и экспертами Военно-морского флота США и богатого личного опыта авторов».

Откроем же главу «Американская подводная лодка «Аугуста»: «Они крались за лодкой русских полдня, соблюдая на этот раз крайнюю осторожность. Вон Сускил (командир. — Н. Ч.) не хотел, чтобы его еще раз застали врасплох. Но цель двигалась прямоком,

не меняя направления, как будто не заботясь о том, что враг может увязаться следом.

Теперь «Аугуста» должна была опасаться не только столкновения, хотя при такой маленькой дистанции и эта опасность была достаточно реальной. Американской лодке необходимо было избежать шума. Им надо было оставаться настолько беззвучными, чтобы пассивные сонары противника не смогли обнаружить их присутствия.

— Сонар?

— Они по-прежнему поворачивают, сэр. — Он (акустик. — *Н. Ч.*) сделал паузу. — Все еще разворачиваются к нам. Цель расширяется. (На дисплее акустика подводная лодка отображалась как реальный объект, очертания которого увеличивались с каждой секундой.) Все еще разворачивается. Она пройдет под нами.

— Надеюсь, что так, — сказал старпом.

— Расстояние пятьдесят ярдов.

— Прекрасно. Мы пропустим ее под нами, затем развернемся вслед за ней. Подготовьте активный сонар. Мы дадим один импульс на всю катушку. Пусть они наделают в штаны от страха».

Повторю, это написали американские морские офицеры, среди которых был профессиональный разведчик. Звоню в Екатеринбург бывшему командиру подводного крейсера К-219, того самого, за которым кралась «Аугуста», капитану 1-го ранга Игорю Британову.

— Игорь Анатольевич, насколько можно доверять этому эпизоду?

— На все сто. Так оно и было... Когда мы всплыли, вдоль нашего борта шла полоса свежесодранного металла. Меня бы посадили в тюрьму за гибель подводной лодки, если бы наши эксперты не взяли в расчет то, что крышку ракетной шахты сорвала неосторожно маневрировавшая иностранная субмарина, что и привело к взрыву ракетного топлива.

Я вновь обращаюсь к Штырову:

— Анатолий Тихонович, предвижу недоуменные вопросы — а что же наши лодки не слышат тех, кто их «пасет»? Разве они не могут увернуться от удара?

— Представьте себе два самолета, в пилотских кабинах которых нет иллюминаторов. Они летят друг за другом вслепую. Пилоты первого самолета предполагают, что им зашел в хвост неслышимый из-за рева турбин противник. Чтобы услышать его, они резко и неожиданно для преследователя делают отворот в сторону. Чем могут кончиться такие маневры?

Все командиры российских, да и американских субмарин обязаны время от времени отворачивать в сторону от курса для прослушивания кормового сектора, не прослушиваемого акустиками из-за шума собственных винтов. Следящая лодка предугадать, когда произойдет такой поворот, не может. Дистанция слежения невелика, скорость порядка 15—20 узлов (30—40 км/ч). Тормозов под водой нет. Гидролокаторы не включают ни цель, ни охотник, чтобы не выдавать себя импульсами активного режима. К тому же... Взгляните на эту диаграмму, она показывает так называемый «провал шумности» в акустическом поле подводной лодки: меньше всего субмарина, идущая под водой, «излучает» шум из носовой оконечности, поэтому меньше всего она слышна акустику встречной лодки, если эта встреча происходит на прямом контркурсе, то есть когда лодки идут лоб в лоб. Вот в таких условиях и происходят столкновения.

— Телерепортер РТР Аркадий Мамонтов передал сообщение, что на борт «Петра Великого» подняты аварийные буи иностранного происхождения...

— Аварийные буи-поплавки носят на своем корпусе все подводные лодки мира. На буге обязательно должен быть бортовой номер лодки или ее название, обозначена государственная принадлежность. Номера на буге не обнаружили, но ведь в разведку с документами не ходят. Те лодки, которые идут на выполнение рискованного задания, опознавательные таблички с аварийных бугев снимают. Эти буи вполне могли выскочить из своих гнезд при сильном ударе.

— Получается, как если бы автомобиль покинул место аварии, оставив на нем номерные знаки. Разве нельзя найти?

— Во-первых, знаки стерты. Во-вторых, попробуйте доказать, что их не принесло в район инцидента морским течением. Вам скажут, буи были потеряны за сто миль отсюда в шторм...

— Ну хорошо, если иностранная лодка так долбанула нашу, значит, сама она тоже здорово повреждена.

— Безусловно. И скрыть это невозможно. Но можно заявить о том, что деформация была получена в другом море при ударе о подводную скалу. Не пойман — не вор. Вот если бы мы обнаружили поврежденную иностранную субмарину на грунте, неподалеку от «Курска», тогда иной разговор.

— Но почему она уцелела, хоть и едва уползла, а наша — нет?

— Вы когда-нибудь бились пасхальными яйцами? Если ударить оконечностью в бок, то обязательно проломишь скорлупу чужого яйца. Нечто подобное произошло и с лодками. Нос у подводных лодок имеет конструктивное усиление на случай плавания во льдах и прочих ситуаций. Борт менее прочен. Удар в борт «Курска» мог быть нанесен носовой оконечностью, да еще в самом опасном месте — на стыке двух отсеков, где проходит перегородка между торпедным и жилым (он же центральный) отсеками или по крылышкам торпедных аппаратов. Важно отметить, что все предыдущие столкновения советско-российских лодок с американскими происходили именно так — таранный удар приходился в борт. Вот как на снимке, где изображена К-407 после встречи с «Грейлингом». Всегда таранили нас. Потому что наши командиры не лихачили под водой, понимая, что за такие подныривания погоны снимут вместе с головой.

Замечу, что за всю историю подобных столкновений американская сторона ни разу не признала свое в них участие, несмотря ни на какие вмятины и даже куски металла, застрявшие в обшивке наших подлодок. На войне, в том числе и Холодной, не принято приносить извинения за причиненный противнику урон. Даже будучи уверенными в том, что после очередного тарана американская атомарина «Тотог» пу-

стила ко дну советскую подводную лодку типа «Эхо», никаких соболезнований и извинений адмиралы из Пентагона нам не принесли.

— Когда и где это было?

— В июне 1970 года в северной части Тихого океана, когда советская атомная подводная лодка под командованием капитана 1-го ранга Бориса Багдасаряна получила на развороте под водой мощный удар.

Характерна реакция на происшествие самого Багдасаряна. Вот что он потом рассказывал: «Всплыли. Отдраили люк. Солнышко светит. Океан — что пруд: полный штиль, блестит как зеркало. Кругом никого и ничего. Мелькнула страшная мысль: «Потопил я брата-подводника». Кто бы он ни был: свой или чужой, а осознавать это тяжело. Сообщили о происшествии по радио на берег. Тут акустики доложили о шуме винтов неопознанной подводной цели, которая уходила с 15-узловой скоростью на юго-восток. Значит, живы. И нам настала пора двигаться. Приказал: «Оба малым вперед». Не тут-то было. Заклинило линию правого вала. Так на одном левом винте и добрались до базы».

Однако подводники «Тотога» решили, что их советский «брат-подводник» пошел ко дну. Акустики доложили командиру, что слышат за бортом шумы, «похожие на звуки лопающихся при поджаривании зерен кукурузы». Затем — тишина. Вывод о том, что советский атомоход затонул, подтвердили позже и сотрудники военно-морской разведки США. «Гринпис» внесла «гибель» советской подводной лодки «Эхо-2» в список тайных ядерных катастроф. Вычеркнули эту строку лишь недавно. Между прочим, как сообщил контр-адмирал Валерий Алексин, бывший главный штурман ВМФ СССР и РФ, известный аналитик морских катастроф, «терзаемый муками совести командир «Тотога» командер (капитан 2-го ранга) Билл Балдерстон после возвращения в Пирл-Харбор ушел в отставку, стал священником, а через семь лет сошел с ума и умер. Американцы не верили в благополучный исход этого столкновения для К-108, пока в 1992 году научного координатора меж-

дународной организации «Гринпис» Джошуа Хэндлера, очень интересующегося аварийностью на нашем атомном флоте, не привели в Москве в гости к Борису Багдасаряну и не показали ему обломок американского перископа».

Много шума наделало и столкновение у берегов Кольского полуострова американской атомной подводной лодки «Батон Руж» с советской ПЛА типа «Сьерра», она же «Кострома».

Морская обстановка 11 февраля 1992 года была непростой. В районе полигона вели лов рыбы пять траулеров. Их двигатели и винты создавали значительный шумовой фон с разных курсов. Очевидно, этим обстоятельством и решил воспользоваться командир американской подлодки «Батон Руж». Он пристроился к нашему кораблю на параллельном курсе со стороны зоны акустической тени и пересек вместе с ним границу территориальных вод.

Через некоторое время гидроакустики «Костромы» уловили неясные шумы. Капитан 2-го ранга Локоть (командир «Костромы») начал осуществлять маневр, чтобы дать возможность акустикам точнее определить источник шума. Следствием явилась потеря контакта ПЛА США с нашим атомоходом. «Батон Руж» стала всплывать на перископную глубину и снова вошла в акустическую тень. На «Костроме» так и не смогли обнаружить подозрительную цель. Было принято решение о всплытии. В 20 часов 16 минут московского времени лодки столкнулись.

Главный штурман ВМФ контр-адмирал Валерий Алексин категорически отверг версию, что Игорь Локоть-де умышленно толкнул «Батон Руж», дабы проучить нарушителя.

— Аналогичных обвинений не могу выдвинуть и против командира американской лодки, — заявил тогда Алексин. — Как бывший подводник смею утверждать, что подобные корабли идут на умышленное столкновение только в кино и приключенческих романах. Ведь каждый член экипажа знает, чем

чреватые подводные «абордажные» атаки. Только сумасшедший командир может бросить свой атомный ход на чужой. А таких ни мы, ни американцы на постах управления не держим. Столкновение 11 февраля 1992 года не было преднамеренным. Хотя американский командир, безусловно, совершил целую серию нарушений, которые и привели к аварии. В чем же они состояли? Во-первых, «Батон Руж» зашла в территориальные воды России...

Второе грубое нарушение командира «Батон Руж» в том, что он направил корабль в зону полигона боевой подготовки Северного флота. Координаты таких зон доводятся до сведения всех государств. Несомненно, их знал и американский командир. Морская практика и, если угодно, этика запрещают заход без уведомления в такие зоны из-за чрезвычайно высокой степени риска. И наконец, находясь в этой зоне и потеряв контакт с «Сьеррой», командир субмарины США во избежание столкновения обязан был стать на «стоп», а не совершать лихорадочные маневры.

Замечу, что именно в этом полигоне и лежит сейчас протараненный «Курск».

— Как вы думаете, признает ли виновная сторона факт столкновения своей субмарины с «Курском»?

— Думаю, что нет. После того как внимание всего мира было приковано к агонии русской подлодки, сознаваться в своей, пусть и непреднамеренной вине — это очень смелый шаг. Проще отказаться, как открестились в свое время от К-129. Хотя поведение американской стороны весьма настораживает. Например, внеплановый 25-минутный разговор Клинтона с Путиным по телефону. Вряд ли американский президент все 25 минут выражал сочувствие Президенту России. Зачем-то вдруг 17 августа, на пятый день катастрофы, прилетел в Москву инкогнито — на частном самолете — директор ЦРУ Джордж Тенет. Зачем? Согласовывать версию подводного инцидента? Не исключаю... А бегающие глаза и совершенно растерянный вид министра обороны США Уильяма Коэна, выступавшего с заявлением по телевидению? Обратили внимание на его весьма своеобразную фразу:

«Это трагедия не только российских подводников, но и всех профессионалов мира?»

Темна вода в облацех, а в морских глубинах и того пуще.

Оговорюсь, что пока лодка не поднята, пока досконально не изучен характер пробойны, не подняты вахтенный и аппаратный журналы, пока не проведена трассологическая экспертиза и все прочие следственные действия, делать однозначные выводы даже при очевидных совпадениях нельзя. Как поучал Мюллер Штирлица, «полная ясность — это форма тумана». При той информации, которой мы располагаем ко времени нашей беседы, мы вправе выстроить именно такую логическую цепь.

Версия внутреннего взрыва

Недостаток информации всегда с лихвой покрывается предположениями, догадками, а то и слухами.

Встречаю знакомого флотского офицера (не подводника), вхожего в Главный штаб ВМФ. Под большим секретом выдает «главную причину» гибели «Курска». В носовой отсек врезали два торпедных аппарата увеличенного диаметра под сверхмощную торпеду. При стрельбе, дабы избежать резкого скачка давления в отсеке, переборочные двери открыли аж до пятого отсека. Ну и рвануло при опытовой стрельбе... Потом прочитал в серьезной газете мнение еще одного знающего человека: «На «Курске» при стрельбе модернизированной торпедой могло произойти следующее: торпеда почему-то застряла в аппарате, то есть не вышла из него. Но пороховой стартовый заряд сработал... Произошел взрыв, который выбил заднюю крышку торпедного аппарата... За две минуты или чуть более того температура в отсеке поднялась на сотни или даже тысячи градусов. Она-то и вызвала детонацию боезапаса...»

Вначале поверил, но когда пораскинул, как говорили в старину, «скудным розмыслом», понял: если бы все было так, как считает знающий автор, при открытой передней крышке (иначе стрелять нельзя)

выброс порохового заряда произошел бы вперед, как из ствола обычной пушки. Задняя крышка, как и замок орудия, осталась бы на месте. Даже если бы ее вышибло, хлынувшая под давлением вода не позволила бы развиться объемному пожару...

Наконец, ни одна приемочная комиссия не даст добро оружию, при стрельбе из которого надо разгерметизировать четыре отсека. Есть и еще одно давнее правило: никакие стрельбы, даже самыми обычными торпедами, не проводятся, если поблизости находятся иностранные подводные лодки. А уж секретными — опытовыми — тем более... И потом, если бы стреляли действительно чем-то особенным — суперновыми экспериментальными торпедами, тогда на борту была бы куда более представительная комиссия, чем заводской инженер и военпред из Махачкалы. Обычно в такие «звездные походы» набивается немало начальства, в надежде на ордена «за испытание новой военной техники».

«Можно предположить и несколько иной вариант развития этого трагического эпизода, — настаивает на своем сторонник торпедной версии. — Специалисты «Дагдизеля» принялись выяснять причины отказа техники. По их просьбе торпедный аппарат осушили и открыли заднюю крышку. И в этот момент произошел подрыв пиропатронов и взрыв емкости с горючим торпеды».

Предположить такое можно только в страшном сне. Ни один командир, если он не самоубийца, никогда никому не позволит извлекать невыстрелившую торпеду из аппарата в отсек, набитый боевыми торпедами, да еще производить с ней какие бы то ни было манипуляции. Проблемные «изделия» разбирают и изучают причины отказа только на берегу, в арсеналах. Специалисты «Дагдизеля» не могли даже попросить об этом командира, а Лячин не мог разрешить им «осушить торпедный аппарат и открыть заднюю крышку».

«Иначе бы они не были специалистами, — восклицает адмирал Вячеслав Попов, — а капитан 1-го ранга Геннадий Лячин командиром подводной лодки!»

«За двадцать лет эксплуатации 949 и 949А проектов (вместе с «Курском» их в составе ВМФ РФ было одиннадцать), — утверждает контр-адмирал Валерий Алексин, — при проведении около тысячи торпедных стрельб не было ни одного подобного случая с практическими торпедами».

Так что торпедная версия в таком варианте не проходит...

Некоторые столичные газеты выступили с «сенсацией»: «Курск» долбанула ракетоторпеда с «Петра Великого». Даже если бы это было так, ракетоторпеда «долбанула» бы обрезиненный корпус атомарины и отскочила бы в сторону, поскольку, как уже говорилось, при учебных пусках ни торпеды, ни ракеты не снаряжаются боевыми зарядами — дорого и опасно. Допустим, наше «извечное головотяпство» — шарахнули боевой ракетоторпедой. Но тогда приборы акустического самонаведения привели бы ее в самую шумную часть крейсера — под винты, в корму, а уж никак не в нос, где произошли самые серьезные повреждения.

Высказались и чеченские полевые командиры: «Два наших смертника-дагестанца утопили ваш «Курск». Это заявление было сделано после того, как в Интернете появились списки членов экипажа и чеченские «эксперты» обнаружили в них дагестанские фамилии.

Вихрь мнений, оценок, советов, предположений...

Вот что сказал главный редактор морского журнала, издаваемого наиболее авторитетным в мире военным издательством «Джейн» Ричард Шарп: «Если бы российские подводники не заглушили реактор, они смогли бы попытаться поддерживать аварийное жизнеобеспечение хвостовых отсеков.

Это было тяжелое решение, однако российские моряки уже не думали о себе, а думали о всех нас, — заявил другой британский эксперт. — Они пошли на подвиг, ясно понимая, что тем самым отрезают себе дорогу к спасению».

Мир уже привык к жертвенности российских моряков, всем памятен старший матрос Сергей Преми-

нин, заглушивший ядерный реактор ценой жизни, или лейтенант Борис Корчилов, принявший со своей аварийной партией смертельную дозу радиации в реакторном отсеке К-19. Спасибо, конечно, уважаемым экспертам за столь лестное мнение о наших моряках. Но даже если бы у членов экипажа «Курска» была возможность следовать этим рекомендациям, они не стали бы запускать ядерные реакторы в полузатопленной субмарине, да и запустить их на обесточенном корабле невозможно — как уже говорилось, обе аккумуляторные ямы были затоплены в первые минуты катастрофы.

Но что же уложило на дно подводный крейсер? Не у меня одного плавают мозги, когда я пытаюсь разгадать эту мрачную тайну. Порой задумываешься о мистике трагедии. Показали видеофильм: спускают К-141 на воду, командир, широко перекрестившись, разбивает о борт традиционную бутылку шампанского. По всем морским канонам это должна была сделать женщина, «мать корабля»... Говорят, когда освящали «Курск», оборвалась цепочка у кадила. Дурная примета. Подводники народ более чем суеверный — никто, как они, да еще летчики не ощущают так остро бренность бытия. Не зря же гласит русская пословица: спущен корабль на воду — сдан Богу на руки.¹

Может, все-таки столкновение? Из головы не выходит рассказ бывшего командующего Тихоокеанским флотом адмирала, увы, ныне покойного, Владимира Васильевича Сидорова. Незадолго перед смертью он рассказывал многое из того, что ему не хотелось уносить с собой в могилу.

...Две атомные подводные лодки: на «хвосте» советской — американская. Пытаясь оторваться, наш командир закладывает крутой вираж, американец в точности повторяет его маневр, затем еще один — в другую сторону. Потом еще — следящая лодка не отрывается... Так «вальсировали» они несколько часов... Потом на штурманской карте насчитали 182

витка. А ведь гонялись друг за другом не спортивные самолетики — два огромных ядерных корабля выписывали свои спирали над океанской бездной. Мир спокойно спал в это время.

Версию столкновения с иностранной подводной лодкой большинство профессионалов признают наиболее вероятной. Но у нее есть слабое звено: по последним сведениям разрушения корпуса огромны. Могло ли такое быть от соудара с другим кораблем?

Называют и другие возможные причины катастрофы, например, плавучая мина времен Второй мировой войны, не уточняя, правда, какую сотую долю процента составляет вероятность такого взрыва. Адмирал Чернавин не исключает (с той же степенью вероятности) заклинивание на полном ходу рулей глубины и утыкание атомохода в скалистый грунт. Теоретически может быть и такое.

— Я не могу понять, что случилось с «Курском», — в полном смятении говорит бывший командир однотипного подводного крейсера «Смоленск» капитан 1-го ранга Аркадий Ефанов, — в голову лезут самые невероятные вещи. Я даже начинаю думать, что это диверсия.

Обратимся к мировой статистике. «Пожары и взрывы, несмотря на их достаточную распространенность, никогда не были основной причиной гибели лодок. Их «вклад» в трагическую статистику за весь рассмотренный период (1900—1982) не превышает 6%. Основной причиной аварий являются ошибки личного состава — 55%. На долю аварий, вызванных непреодолимыми обстоятельствами, приходится 9% случаев гибели подводных лодок и 21% — на долю аварий по неустановленным причинам». Цифры, приведенные известным аналитиком А. Нарусбаевым, несколько устарели, но порядок их в целом соответствует истине. Гибель «Курска» пока относится к 21%-ному разделу «неустановленных причин».

Среди самых первых и наиболее вероятных версий было высказано и мнение опытного подводника, бывшего командующего флотилией подводных лодок, а затем командующего Черноморским флотом адмирала Эдуарда Дмитриевича Балтина. Не исключая столкновения с «подводным объектом», он предположил таранный удар крупного «надводного объекта водоизмещением порядка 12 000 — 14 000 тонн».

К сожалению, пока нет информации о состоянии выдвижных устройств «Курска». Погнутый перископ свидетельствовал бы о почти несомненном ударе с крупным надводным судном. Такие аварии и катастрофы случались на всех флотах мира, имеющих и имевших в своем составе подводные силы. Первая трагедия подобного рода произошла у нас в 1908 году под Севастополем, когда подводная лодка «Камбала», вышедшая в ночную торпедную атаку, угодила под форштевень эскадренного броненосца «Ростислав». Из всего экипажа спасся только один человек — лейтенант Аквилонov, стоявший на мостике.

С тех пор подобные катастрофы повторялись на нашем флоте не раз и не два. Так, в 1935 году на учениях в Финском заливе подводная лодка Б-3, бывшая «Рысь», а тогда «Большевик», была протаранена линкором «Марат» из-за некомпетентного вмешательства в управление кораблем наркома Ворошилова. Спасенных не было. Подлодка погибла.

13 июня 1973 года близ камчатских берегов атомную подводную лодку К-56, шедшую в надводном положении, ударил в борт, примерно в то же место, где находится пробоина у «Курска», научно-исследовательский корабль «Аксель Берг». Во втором жилом отсеке погибли все. Атомоход, у которого медленно заполнялся водой и первый отсек, успел выброситься на отмель.

Эта трагедия едва не повторилась в 1980 году, когда обеспечивавший практические ракетные стрель-

бы РКР «Вице-адмирал Дрозд» прошелся килем по верхнему стабилизатору всплывавшей атомной подводной лодки К-508. Тогда обошлось без жертв и особых повреждений.

Однако досконально известно, что никаких больших судов — ни российских, ни иностранных — через район учений не проходило... Погнутый перископ «Курска» свидетельствовал бы о почти несомненном ударе крупного надводного судна. Но выдвинутый перископ погнут не был... Это установили водолазы.

С легкой или нелегкой руки российских СМИ в стране развернулось всенародное следствие по делу гибели атомного подводного крейсера «Курск». Мой стол завален читательскими письмами с проектами подъема подлодки, стихами в честь моряков, проклятиями в адрес адмиралов и, конечно же, версиями случившегося. Вот одно из самых характерных посланий: «Что вы там мудрите, когда все ясно, как Божий день? — пишет домохозяйка из Уфы Ольга Дмитриевна Сомова. — Даже из ваших туманных сообщений видно, что на подводной лодке находились представители торпедного завода, которые как всегда доделывали все на ходу и на живую нитку. Тыркнули не те проводочки куда надо — вот и взрыв. И не надо искать черную кошку (иностранную подводную лодку) в темной комнате, которой в ней нет и никогда не было».

Еще одно мнение — бывшего флотского офицера: «Чтобы американская атомная подводная лодка полезла за нашей на глубину в сто метров и там с ней столкнулась? Полная чушь! И очень удобная для тех, кто угробил «Курск». Я сам служил на Северном флоте и кое-что понимаю в морских делах. Поверьте...»

Анекдот из популярной газеты: «Почему загорелась Останкинская телебашня? Потому что она столкнулась с иностранной телевизионной башней. Предположительно — натовской».

Мне ведь тоже пришла в голову эта самая мысль — насчет «проводочков, тыркнутых не туда, куда надо». Она мучила меня всю дорогу от Москвы до Мурман-

ска, до Североморска, до Видяево... Да, на наших кораблях постоянно толкутся всевозможные доработчики — по связи ли, по энергоустановкам, по оружию. Вечно приходится им доделывать на плаву то, что не успели в заводе. Сейчас, правда, реже, чем раньше — темп производства не тот...

Визит к «Антею»

Я ехал в Североморск и Видяево с надеждой, что все прояснится и то, о чем мне не скажут большие начальники, придет по «матросскому телеграфу». Слава Богу, на Северном флоте еще осталось немало моих бывших сослуживцев и добрых знакомых. Однако и «матросский телеграф» давал весьма разноречивые версии. Никто толком ничего не знал... Только предположения, только догадки, только версии... Да и немудрено: более загадочной и тяжелой катастрофы у флота еще не было.

Видяево. Заколоченные многоэтажки, словно брошенные избы. Засиженные бакланами рубки выведенных в отстой атомарин — жутковатое зрелище плавающего кладбища. Но пуще всего резанул по сердцу белый листок на дверях Дома офицеров флота, извещавший родственников моряков «Курска», где и когда они смогут получить капсулы с водой, взятой с места гибели их мужей, сыновей, братьев... Стеклоанная пробирка с морской водой — это все, что увезут они домой.

Музейный работник переснимал фотографии из личных дел погибших моряков — для Книги памяти, которая будет издана в Курске. Раскладываю карточки, вглядываюсь в молодые лица — усаые, чубаые, лысоваые, зазорные, грустные, лихие, вдумчивые... Какой страшный пасьянс судьбы. За что? Почему?

«Моряк должен свыкнуться с мыслью умереть в море с честью. Должен полюбить эту честь...» Эти страшные, но верные слова произнес человек, который подтвердил их правоту собственной жизнью — адмирал Степан Осипович Макаров.

...Получив все необходимые «добро» на посещение однотипного с «Курском» «Воронежа» — он и стоит-то у того же самого плавпирса, от которого ушел навсегда его атомный собрат, — вступаю на округло-черный обрезиненный борт. Первым делом иду в корму, туда, где поблескивает широкий круг шлифованной стали, — комингс-площадка аварийно-спасательного люка. Именно здесь развернулась главная драма спасательной операции. Именно сюда пытались опуститься подводные аппараты, рискуя задеть вертикальный стабилизатор, мощное рубило которого торчит почти у самой площадки. Трижды наши «Бестеры» и «Призы» садились на этот пяточок. Не представляю, какая сила могла заставить треснуть это массивное стальное кольцо. Этого никто не предполагал, в это даже сразу не поверили. Но в цепи роковых обстоятельств было и это звено — трещина в комингс-площадке, не позволившая герметизировать стык спасательного аппарата с лодкой.

А вот и буй, который экипаж «Курска» не смог от-
дать. Большой поплавок из белого пластика, на нем надпись на двух языках: «Не поднимать. Опасно». Дурацкая надпись. Нашего человека слово «Опасно» только раззадорит, и буй он обязательно поднимет, оборвав трос, связующий его с затонувшей субмариной. Не всякий мореход поймет, что нужно делать при встрече с такой находкой, поспешит пройти мимо опасного места. Там другое должно быть — что-то вроде «SOS! Subsunken!» — «Аварийная подводная лодка!»

Самое главное — буй не приварен. Пластик к резине сварка не возьмет. Слава Богу, все обвинения экипажа «Курска» в столь распространенном грехе отпадают. А носовой буй?

— А носового нет, — поясняет мне заместитель командира дивизии атомных подводных лодок капитан 1-го ранга Леонид Поведенок. — Проектом не предусмотрен. Кормовой же можно отдать только из центрального поста, а не из седьмого отсека. Такая вот особенность...

Хреновая особинка. В центральном нажимать на кнопку отдачи буй было уже некому. А вот в седьмом могли быть люди, которые бы и выпустили буй, будь там соответствующий механизм...

Мы возвращаемся к рубке. Вход в подводный крейсер довольно удобен: обычно в лодку надо спускаться по глубокому стальному колодцу с вертикальным трапом внутри, здесь же через боковой рубочный люк попадаешь в просторный «тамбур» — в спасательную камеру, которая может вместить сразу весь экипаж и, отделившись от аварийной лодки, всплыть на поверхность. Это своего рода подводная лодка в подводной лодке. Мысленно рассаживаю ребят с «Курска» по окружности капсулы в два яруса. Голубых деревянных рундуков-сидений на всех хватило бы. Но входить в эту спасательную камеру было уже некому...

Таковыми всплывающими капсулами оснащены подводные лодки третьего поколения, и этот общий шанс на спасение резко снижает ощущение безысходности, которое охватывает всякого, кто спускается в тесный разноярусный лабиринт корабля.

Чтобы попасть наконец внутрь подводного крейсера, надо спуститься по стальной шахте глубиной в полтора человеческих роста. Снизу она перекрывается такой же литой крышкой люка, как и сверху, — в крыше камеры, как и в ее боку. Спрыгиваешь с последней перекладины и сразу — дверь в центральный пост. Овальный зал с множеством пультов, приборов, экранов. У каждого свой «алтарь» — у механика, у ракетчиков, у торпедистов... Все компактно, удобно и даже просторно. Не могу представить себе, что все это залито водой, мертво, темно... Вот здесь — у перископа — наверняка стоял в тот последний миг командир, капитан 1-го ранга Геннадий Лячин. У него было точно такое же черное кресло с мягким подголовником. В правом углу — «пилотское» кресло, здесь сидел боцман «Курска» старший мичман Александр Рузлёв, опытный специалист, отучившийся три года в Высшем военно-морском училище подводного плавания...

Теперь в торпедный отсек. Он совсем рядом. Он слишком близок — всего через одну, не самую толстую переборку. В классическом варианте центральный пост отделен от торпедного отсека еще одним. Но... В конструкции «Антея» много других нестандартных решений, поскольку необычно и его назначение — «истребитель авианосцев». Субмарин с такой специализацией не строили нигде и никогда.

Торпедный отсек поражает своим объемом и размером: с баскетбольную площадку. Только вместо корзин — задние крышки торпедных аппаратов, а вместо мячей — округлые «головы» стеллажных (запасных) торпед. Они заполняют все свободное пространство в три яруса. Тяжеленные «сигары» висят над головой, зажатые в струбцины. Так и кажется — рухнут от любого толчка.

— Не рухнут... — усмехается мой провожатый. — А если и рухнут — не взорвутся.

Я ему верю, сам знаю случаи, когда при погрузке торпеды падали на причал без всяких последствий.

— Значит, и те, что были на «Курске», тоже не могли сдетонировать от удара лодки о грунт?

— Что те, что эти — не могли. Однозначно.

С отцом замкомдива, Михаилом Поведенком, который возглавлял в свое время штаб нашей бригады, мы не раз выходили в тот же полигон, где лежит теперь «Курск». Именно поэтому я спросил его сына:

— Леонид, ты можешь сказать мне, как сказал бы отцу родному, почему там рвануло? Доработчики намудрили?

— Как отцу родному скажу — доработчики ни в чем не виноваты. Военпред и инженер находились на борту вовсе не из-за того, что, как теперь пишут, испытывалась «сверхмощная ракетоторпеда», а потому, что по долгу службы они были обязаны присутствовать при стрельбе модернизированной торпедой, на которой дорогие по нынешним временам серебряно-цинковые аккумуляторы заменены на более дешевые.

— Вот тут-то домохозяйки из Уфы и скажут: «Не туда проводочки тыркнули».

— К сведению женщин, занятых домашним хозяйством: все торпеды готовят к применению на береговых торпедно-технических базах, проще говоря, в арсеналах. На кораблях никогда ни ракеты, ни торпеды не вскрывали, не вскрывают и вскрывать не будут. Ни один командир не позволит даже главному конструктору «изделия» копаться в оружии на борту лодки. Все данные для стрельбы вводятся в торпеду или ракету дистанционно, минуя человеческое вмешательство извне.

Уже не раз говорилось, что на учениях боевыми торпедами и ракетами никто не стреляет. Это было бы накладно даже в советские времена, а сегодня — особенно, так как даже самая простенькая торпеда стоит столько, сколько хороший джип. Поэтому все «стреляные» торпеды вылавливаются специальными кораблями-торпедоловами, переснаряжаются в арсеналах и снова поступают на лодки. Тем более не поставили бы боевое зарядное отделение на экспериментальную торпеду — она нужна для изучения, а не для подрыва.

Даже если в арсенале неправильно приготовили торпеду — «тыркнули не туда проводки», взрыв произошел бы на берегу, а не в море. И рванул бы двигатель торпеды, а не ее заряд. Мощности взрывов несоизмеримо разные. Стенки торпедных аппаратов на «Курске» толще, чем обычные, поскольку рассчитаны на давление полукилометровой глубины. Они ослабили бы взрыв двигателя...

— Так почему же тогда рвануло?

— Если честно — не знаю...

Я не сомневался в искренности слов капитана 1-го ранга Леонида Поведенка. Если бы он знал что-то сверх того, что «положено говорить», он бы сказал, с оговоркой: «не для прессы».

В тот же день мне довелось встретиться с начальником минно-торпедного управления Северного флота, и я задал ему тот же самый вопрос — могли бы сдетонировать торпеды «Курска» от удара о грунт. Он ответил не сразу, видимо, решая — говорить, не говорить.

— «Морская смесь», которая используется в боевых зарядных отделениях, устойчива к ударам. Но в боекомплекте «Курска» была одна торпеда, взрыватель которой мог сработать от удара о грунт. Рванула она — рванули и все остальные... Отсюда такое мощное разрушение первого отсека.

Глупо возмущаться, что на подводный крейсер загрузили какую-то одну особо опасную торпеду. В патронташе охотника не все патроны одинаковы — один с дробью, другой с картечью. Так и на лодке — у разных торпед свое предназначение, свой тип взрывателя. Важно понять, что второй взрыв, который-то и погубил корабль, был следствием первого «сейсмического события», как называют ученые первый удар, записанный самописцами приборов. На норвежской сейсмограмме его отметка так и помечена — «small event» — «малое событие». Между ним и мощным взрывом — 2 минуты 15 секунд. Что инициировало это «малое событие»? Пока что оно вполне укладывается в энергетические рамки столкновения двух подводных лодок. Соудар мог быть осложнен, усилен взрывом баллона воздуха высокого давления (400 атмосфер), раздавленного в междубортном пространстве, или даже подготовленной к выстрелу торпедой. «Малое событие» привело к большим и непоправимым последствиям.

Разумеется, и иностранная субмарина могла получить сильные повреждения. Акустики «Петра Великого» засекли сигнал SOS, который передавали не на нашей частоте («Курск» вследствие полного обесточивания вообще ничего не мог передавать). Потом норвежский разведывательный корабль «Марьятта», который, как обычно, крутился в районе учений, зачем-то продублировал его. Кому? Другой американской лодке?

Мы идем в корму через все десять отсеков — туда, где расположен аварийно-спасательный люк, такой же, над каким бились и наши, и норвежские спасатели. Пробираемся сквозь бесконечные межперебо-

рочные лазы, коридоры, трапы, шлюзовые камеры, проходы... Пришли. Вот он, самый маленький из всех отсеков. Над головой — нижний обрез выходной шахты. Под ним — вертикальный приставной трап. Поднимаюсь по нему, влезая в тесную — в рост человека — стальную трубу. Фактически это шлюз. Чтобы выйти в снаряжении на поверхность, надо задраить нижний люк, затопить замкнутое пространство, сравнив в нем давление с забортным, и только тогда откроется верхний люк, если он не заклинен и если не поврежден запор. При стоянке в базе нижний люк всегда открыт и вертикальный трап к нему не пристыкован. В море нижний люк закрыт и трап снят. Если водолазы обнаружат в кормовом отсеке трап пристыкованным, значит, в корме оставались живые люди, которые пытались выйти...

Возвращаемся обратно — через жилой, турбинный, реакторный отсеки. Шарю глазами по подволоку — здесь и там могли быть воздушные подушки, в которых можно было укрыться уцелевшим после взрыва подводникам. Вот посверкивают «нержавейкой» бачки с аварийным запасом продуктов и пресной воды. Но, похоже, «курянам» негодились ни шоколад, ни галеты...

Заглядываем в зону отдыха. Тут сауна, небольшой бассейн, гостиная с успокаивающими душу сельскими пейзажами на слайдах. Птичьи клетки... пустые.

— Почему птиц нет? — спрашиваю матроса, отвечающего за зону отдыха.

— Сдохли... Хотя по нормам Министерства обороны птицы на подводных лодках должны жить не менее двух лет.

— Наверное, они об этом не знают...

Не любят птицы жить под водой. Это только человек на все способен.

В кают-компании «Воронежа» на полке стоит стопка «шила», прикрытая ржаным ломтиком, — в память о товарищах по опустевшему причалу.

Выбираемся на палубу. Как блаженно дышится под небом Заполярья!

Общее впечатление о корабле: ладно скроен и

крепко шшит. Надежен. Комфортабелен. Не могу представить его беспомощно лежащим на грунте.

Почему?

К этому вопросу мы еще вернемся. А пока насчет «черной кошки в темной комнате». «Черная кошка» в темной комнате все-таки была, да не одна, а целых три. Имена по крайней мере двух уже известны: многоцелевые, или, по классификации НАТО, атакующие атомные подводные лодки «Мемфис» и «Тоledo». И нам предлагают поверить на слово, что ни одна из них не сталкивалась с «Курском». Как не столкнулась 11 февраля 1992 года в этих же водах подлодка «Батон Руж» с нашей атомариной «Кострома», а 20 марта 1993 года подлодка «Грейлинг» с нашей К-407 (ныне «Новомосковск»). Обе «американки» вскоре были списаны, зато «Кострома» и «Новомосковск» по-прежнему в строю. Это так, между прочим, о прочности «никуда не годных русских атомоходов».

Несостоятелен аргумент и насчет «мелководья». Во-первых, потому, что средние глубины в полигонах Баренцева моря составляют 200 метров — достаточно взглянуть на морскую карту, дабы в том убедиться; «Курск» же в момент гибели проходил над Мурманской банкой — местным поднятием дна до ста метров. А во-вторых, последнее столкновение российской и американской подлодок произошло вдвое ближе к берегу, чем ныне лежит «Курск». Так что ходят они по «мелководью»!

В Апатиты я прилетел с членами правительственной комиссии по расследованию причин гибели подводного крейсера. Ученые сразу извлекли из памяти компьютеров сейсмограммы обоих толчков. Насчет второго «сейсмического события» сомнений нет — это типичный взрыв, нам показали характерные полосы — страты — на электронной расшифровке сейсмограммы. А вот на «картинке» первого толчка таких страт-полос не оказалось, поэтому никто из кольских ученых назвать это взрывом не может. Мощность этого «сейсмического события» они определяют до ста килограммов тротилового эквивалента, при этом оговаривая, что водная среда в 10 (!) раз

усиливает воздействие взрыва на грунт, с которого, собственно, датчики и «пишут» информацию о всех сотрясениях земной коры.

Могло ли столкновение двух лодок сопровождаться взрывом небольшой мощности? Могло, утверждают подводники, хорошо знающие «Антей», к которым принадлежал «Курск». Во-первых, таранный удар мог прийтись по баллонам воздуха высокого давления, которые находятся в межкорпусном пространстве и могли рвануть во все свои 400 атмосфер не хуже, чем иная глубинная бомба. (Каждый из таких баллонов раза в три больше, чем те, которые мы привыкли видеть на стройках.) Во-вторых, там же, в промежутке между прочным и легко сминаемым внешним корпусом (фактически обтекателем), расположены и ракетные пусковые установки. Удар по снаряженной ракете тоже чреват взрывом. После столкновения и небольшого забортного взрыва, усиленного для сейсмодатчиков стометровой толщей воды, «Курск» резко пошел вниз (не забудем, что оба его гребных винта работали), ударился носовой оконечностью о грунт, после чего (вспомним ту незащищенную от удара торпеду!) произошла детонация всего боевого запаса (общий вес его несколько тонн), находившегося не в трубах торпедных аппаратов, а на трехъярусных стеллажах, занимающих большую часть огромного носового отсека.

«Но тогда и другая лодка должна лежать неподалеку!» — парируют противники этой версии.

Совершенно необязательно. Сколько ни сталкивались подводные лодки на глубине — а такая статистика довольна обширна, — они всегда возвращались в свои базы с теми или иными повреждениями; возвращались! — за исключением тех, кому такой таран причинял повреждения прочного корпуса. Субмарина, ткнувшая «Курск», за 2 минуты 15 секунд, после которых грянул страшный взрыв, вполне могла отойти на более-менее безопасное расстояние. И тут же двинуться в ближайшую базу, как это сделала вскоре после гибели «Курска» американская подвод-

ная лодка «Мемфис», ушедшая на «плановый ремонт» (с докованием, то есть осмотром корпуса) в норвежский порт Берген.

В Комиссии по расследованию я узнал, что поднятая в воздух пара противолодочных самолетов Ил-38 (командиры экипажей подполковники Дергунов и Довженко) обнаружила, выставив радиогидроакустические буи, иностранную атомную подводную лодку, уходившую на запад со скоростью 5 узлов. Эта скорость ленивого или усталого велосипедиста совершенно несвойственна атомным субмаринам, которые ходят под водой как минимум вдвое быстрее. Почему так медленно тащилась атомарина из Баренцева моря в Норвежское? Чтобы уточнить этот факт, самолет подполковника Дергунова совершил 18 августа повторный вылет, однако подводная цель была уже надежно прикрыта от гидроакустического барьера мощными помехами.

Из Бергена после «планового» ремонта (можно предположить, косметической заделки внешних повреждений) «Мемфис» ушел в английскую базу Девонпорт (для более основательного ремонта?).

Есть и другие факты, косвенно подтверждающие версию столкновения. Ее можно «засмеять» в анекдоте про Останкинскую телебашню, но пока среди рабочих гипотез Комиссии она проходит под номером один. Более того, после того как Пентагон отказался представить независимым экспертам подводную лодку «Мемфис» для обследования ее корпуса на предмет вмятин и прочих внешних повреждений, эта версия, в силу своей формальной логики, становится неопровержимой. Все пять звеньев ее не поддаются разрыву. Звено первое: в районе гибели «Курска» уже случались столкновения с иностранными лодками. И это не предположение, а факт. Звено второе: в момент гибели «Курска» в полигонах боевой подготовки Северного флота находились сразу три иностранные подводные лодки. И это не предположение, а факт. Звено третье: сразу же после гибели «Курска» одна из лодок, наблюдавшая за его действиями, ушла в ближайший порт на ремонт. И это не

предположение, а факт. Звено четвертое: натовские власти отказались объективно зафиксировать целостность корпуса «Мемфиса», лишив его алиби раз и навсегда. И это тоже факт. Звено пятое: вдоль борта «Курска» тянется полоса содранного металла. Кусок легкого корпуса с характерным следом вырезан. И это — железный факт.

Не слишком ли много совпадений для того, чтобы все эти события выстроились в одну логическую цепь? Неужели только по своей недальновидности адмиралы Пентагона не перенесли «плановый» ремонт «Мемфиса»?

Тысячу раз прав обозреватель газеты «Сегодня»: «Заход американской АПЛ «Мемфис» в норвежский порт Берген — самый уязвимый момент в контраргументах США. Даже если этот заход, как это утверждается, и был спланирован заранее, его, дабы не навлекать подозрения, разумнее было бы отменить. Иначе версия столкновения остается в силе. Опровергнуть ее могла бы некая комиссия, которой позволили бы осмотреть «Мемфис»... Не была предъявлена и американская АПЛ «Тоledo», которая также находилась возле «Курска», — она стоит в британской военноморской базе Фаслейн».

Сама плановость захода «Мемфиса» в Берген, судя по возмущенным сообщениям из Норвегии, весьма сомнительна. А возмущаться было чем: ввод американской атомарины во фиорд занял по времени около суток, из-за этого было перекрыто движение коммерческих, спортивных, рыболовецких и прочих судов, а их владельцы понесли серьезные убытки.

«Ничего, поднимут подводный крейсер, детально осмотрят пробоину, и станет ясно — было столкновение или нет», — говорят иные наблюдатели. В том-то и дело, что детальный осмотр не сможет ничего ни доказать, ни опровергнуть, потому что этой пробоины нет, она уничтожена чудовищным взрывом вместе с первым отсеком. Следов столкновения «Курска» с подводным ли, надводным ли объектом не существует. Есть только один след — взрыва, разметавшего

нос корабля. Ясно, что взорвалось. Не ясно, что инициировало взрыв.

Роковая ошибка разработчиков или экипажа? Назовите хоть один факт — кто, когда и в чем ошибся? (У версии столкновения есть хотя бы четыре вышеприведенных факта.)

Нет ни одного свидетеля, который наблюдал бы гибель корабля. Есть только записи сейсмостанций да фонограммы гидроакустиков, записавших «два события» на магнитную ленту. Надо ли говорить, сколь разной может быть трактовка этих звуков даже при участии специалистов разных стран, а не одной — явно заинтересованной — стороны? Поверим американским экспертам: два взрыва. Но кто ответит теперь, что вызвало первый взрыв?..

‘Изучалась и другая, удобная абсолютно для всех версия — подрыв «Курска» на mine времен Второй мировой войны. На первый взгляд она смехотворна. Но только на первый. Полистайте подшивки газет таких приморских городов, как Мурманск, Владивосток, Севастополь, Одесса, Кронштадт. С периодичностью раз в два (три, четыре) месяца вы найдете заметки типа «Эхо минувшей войны» — о том, как рыбаки (рабочие землечерпалки) обнаружили в своих сетях (ковшах) плавучую мину времен Второй мировой. Им на помощь пришли флотские минеры, уничтожившие опасный улов в безопасном месте. В последние годы, когда простой в ожидании минеров обходится рыбакам в копеечку, капитаны некоторых сейнеров поступают так: обрезают сеть вокруг «рогатой смерти» и пускают ее по воле волн и течений. Не исключено, что именно такую находку с обрывком сети (морской полигон находится в районе интенсивного лова) принесло на беду «Курска». Математики смогут рассчитать степень вероятности такой встречи. Не думаю, что она будет больше, нежели вероятность столкновения с одной из трех находившихся в районе учений иностранных подводных лодок.

На предъявленном нам конкурсе версий первое место по логической связи и степени вероятности принадлежит пока версии столкновения с иностранной подводной лодкой. По-видимому, она и останется главным выводом Комиссии — среди прочих предположений. Она была бы дезавуирована на 99,9%, если бы миру были предъявлены результаты осмотра корпуса «Мемфиса». Увы, это не было сделано.

«Вы лучше корпуса своих кораблей осмотрите! — слышны голоса. — Особенно авианосца «Адмирал Кузнецов». У него осадка о-го-го какая...»

Так получилось, что в разгар трагических событий на борту «Кузнецова» оказался фоторепортер журнала «Военный парад», прибывший снимать учения Северного флота. В Москве я спросил его: «Может, вы и в самом деле долбанули «Курск», да не шибко это заметили?» — «Это исключено. Когда «Курск» не вышел на связь, «Кузнецов» стоял на рейде Териберки...» Этот же факт подтвердил мне позже и адмирал Попов!

Довольно убедительную картину гибели «Курска» нарисовал испытатель подводных лодок капитан 1-го ранга инженер запаса Михаил Николаевич Волженский. Именно он в свое время испытывал «Курск» перед сдачей атомарины флоту. Сегодня он работает научным сотрудником в академическом Институте машиноведения. Собрав всю доступную по «Курску» информацию, он обработал ее на компьютере. И вот что получилось.

...12 августа 2000 года подводная лодка «Курск» в завершении учений должна была стрелять практической торпедой по главной цели отряда боевых кораблей — крейсеру «Петр Великий». Отряд находился на удалении около 30 миль (55 километров).

Капитан 1-го ранга Лячин подвсплыл на перископную глубину, чтобы донести о готовности к выполнению торпедной атаки. Кроме перископа и антенны были подняты выдвижные устройства для

проведения радиотехнической разведки отряда «противника». Следившая за «Курском» иностранная подводная лодка из-за резкого изменения глубины русского подводного крейсера потеряла гидроакустический контакт с целью и тоже всплыла в приповерхностный слой. Лячин, прослушивая кормовой сектор, начал циркуляцию вправо или влево. Уклоняясь от поворота «Курска», иностранная атомарина неуклонно сближалась с ним, пока ее кормовой стабилизатор не задел носовую оконечность русской подводной лодки. Стальное крыло вспорол легкий корпус (наружную обшивку) «Курска», смяло боковой торпедный аппарат с дежурной ракетоторпедой К-84, деформировало ее. При ударе произошло срабатывание стартового и маршрутного ракетного двигателя. Форс порохового пламени ударил через поврежденную заднюю крышку торпедного аппарата в отсек. Произошел быстрый разогрев головной части ближайшей стеллажной торпеды и через 120 секунд она рванула, вызвав детонацию всех остальных боевых торпед, коих ни много ни мало по штату восемнадцать штук. Так что во все не обязательно главный взрыв должен был произойти от удара о грунт. Возможно, «Курску» за эти две минуты удалось даже всплыть. Но потушить пожар в носовом отсеке уже не могла никакая сила. Даже если бы его стали затапливать, на это тоже ушло бы время, счет которому шел на секунды. После чудовищного взрыва стеллажного боезапаса подлодка рухнула на грунт. При ударе сдвинулись с фундаментов турбины, реакторы и прочие массивные механизмы, лопнули паропроводы, вспыхнуло электрооборудование, находившееся под напряжением (роторы турбогенераторов какое-то время вращались по инерции). Гибель экипажа была столь стремительной, что никто даже не успел выпустить спасательный буй.

А что же иностранная подлодка? Она, несомненно, тоже получила сильные повреждения, причем не обязательно в носовой части. Если ее кормовой стабилизатор проехался по «Курску», то основные неис-

правности надо искать в корме. При таком соударе могли быть погнуты лопасти гребного винта, чем и объясним столь малый ход — в 5 узлов, — которым «Мемфис» добирался до норвежского Бергена. Могли быть проблемы с дейдвудными сальниками; чтобы заделать течь, иностранной подлодке пришлось застопорить турбины и лечь на грунт неподалеку от «Курска». Именно удары аварийной партии, подбивавшей дейдвуды, и могли быть приняты акустиками «Петра Великого» за призывы о помощи с «Курска». Они же записали и звукоподводные сигналы SOS на чужой частоте.

13 августа в район инцидента прилетели вне всякого графика два противолодочных самолета «Орион». Зачем? Чтобы прикрыть переход поврежденного «Мемфиса» в ближайший норвежский порт? Пара российских противолодочных самолетов Ил-38, совершив облет района катастрофы, засекала с помощью радиогидроакустических буев отходившую на запад атомную подводную лодку с нетипично малой скоростью в 5 узлов. При повторном вылете подводная цель была надежно прикрыта радиоэлектронными помехами.

Версия Волженского, отличаясь в деталях, но не в сути от версии Алексина, может быть объединена с последней в весьма целостную и непротиворечивую картину события.

«Столкновение подводных лодок — это не столкновение двух автомобилей, остающихся в изуродованном виде на месте, — весьма справедливо утверждает Алексин. — Оба подводных объекта, один — массой почти 24 тысячи тонн — «Курск», другой — 6900 тонн (АПЛ типа «Лос-Анджелес») или 4500 тонн — «Сплendid», продолжают двигаться с прежней скоростью (в данном случае относительная скорость встречного движения 5,5 метра в секунду), разрушая и разрывая все на своем пути, в том числе и свой корпус. И поскольку АПЛ ВМС США и Великобритании по технологической традиции строятся однокорпусными с толщиной корпуса 35—45 мм, а наши — двухкорпусными, где толщина наружного легкого корпу-

са всего 5 мм, то при прочих равных условиях большие повреждения получают именно наши лодки. Уже через секунду после первого соприкосновения торпедного аппарата правого борта (с торпедой. — Н. Ч.) УСЭТ-80 был смят на половину своей длины. Это вызвало детонацию и взрыв боеголовки торпеды, где основная энергия пошла по пути наименьшего сопротивления — в сторону задней крышки торпедного аппарата, которая взрывом была вырвана и через дыру более полуметра в диаметре в отсек хлынул поток воды, заполняя его и вызвав короткие замыкания электрических цепей».

Можно спорить о типе поврежденной торпеды, о том, носом или кормовым стабилизатором иностранной субмарины был задет «Курск», но общий ход катастрофы предстает весьма реалистично.

Характерно, что многие американцы, не склонные доверять официальным сообщениям Пентагона, развернули свой собственный поиск атомарины-убийцы. В Интернете были созданы свои независимые комиссии по расследованию обстоятельств гибели «Курска». На сороковой день после трагедии русского флота в редакцию «Российской газеты» пришел факс из США: «Ищите лодку с характерными повреждениями в базе британских ВМС Рингс-Пойнт, расположенной в Шотландии. В ее гавань, окруженную скалами, возможен скрытый заход субмарин в подводном положении...»

Как спасали...

12 августа в 23 часа 30 минут «Курск» не вышел на очередной сеанс связи. Такое иногда случается, и это еще не давало повод к самым худшим предположениям.

Спасательная операция началась сразу же, как только по флоту был объявлен поиск не вышедшего на связь «Курска». Поиск пропавшей субмарины, ее обследование — это спасательная операция, ее начальный этап. Невозможно спасти подводную лодку, не получив предварительно информации о ее ре-

альном положении на грунте и техническом состоянии. Все это было проделано в рекордно короткие для таких аварий и гидрометеоусловий сроки. Для сравнения: «Курск» лег на грунт неподалеку от того места, где в 1961 году так же неожиданно и безвестно затонула со всем экипажем дизельная подводная лодка С-80. Ее нашли и подняли спустя семь лет. «Курск» нашли за несколько часов. Он лежал в 48 милях от берега, с большим креном и поднятым командирским перископом. Эта важная подробность может сказать о многом. Несчастье произошло на перископной глубине, видимо, при подвсплытии на внеочередной сеанс связи. Эта глубина для подводников опаснее предельной, так как субмарины всех флотов мира не раз попадали под форштевни надводных судов именно на перископной глубине. Трудно представить, чтобы акустики «Курска» не услышали перед подвсплытием шумы надводного корабля. Трудно надводному кораблю скрыть факт столкновения с подводным объектом.

Когда в Авачинской бухте затонул атомоход К-429, корабля хватились спустя почти сутки. Искать «Курск» адмирал Попов распорядился сразу же, как только ему доложили о невыходе подводного крейсера на связь. Командующий Северным флотом провел все это время в море, на борту «Петра Великого». Он действительно сделал все, что мог. Человек великой отзывчивости, совести и интеллекта, он принял эту трагедию не как флотноначальник, а как истинный подводник, только чудом за тридцать лет подводной службы не разделивший участи своих собратьев по «Курску».

С борта «Комсомольца» держали довольно устойчивую связь, и было ясно с первых часов аварии — пожар... Здесь — лишь невнятные стуки... И никакой информации.

Кстати, о стуках... Командующий Северным флотом в личной беседе с автором этих строк подтвердил, что гидроакустики записали их на пленку.

— Но, — заметил при этом адмирал Попов, — тщательный инструментальный анализ этих звуков показал, что исходили они не только из прочного корпуса «Курска»...

История спасения с затонувших подводных лодок знает невероятные случаи. В открытом океане шел буксир, матрос вышел выбросить за борт мусор и вдруг услышал телефонный звонок. Ушам не поверил — из-за гребней волн звонил телефон. Доложил капитану. Подошли — увидели буй с мигалкой, выпущенный с затонувшей лодки. Достали из лючка телефонную трубку, связались с экипажем, выяснили, в чем дело, дали радио в базу. По счастью, там оказался корабль-спасатель. Подводников подняли на поверхность. Всех до одного. Но бывало и так, что лодка тонула у причала, и помощь оказать не удавалось... Англичане не смогли спасти свою подводную лодку «Тетис», у которой корма была над водой.

Три тысячи моряков находились над погребенными заживо подводниками — сотни крепких, умелых, готовых на любой риск людей. Их отделяло от подводного крейсера всего 107 метров глубины и 80 миллиметров стали. Сознать, что это расстояние непреодолимо, было убийственно и для спасателей, и для родственников экипажа «Курска».

Гидрокосмос во сто крат труднодоступнее, чем просторы Вселенной. Когда подводные лодки едва освоили глубину в триста метров, над землей человек поднялся уже на сотню километров.

Нет пророка в своем отечестве, поэтому прислушаемся к тому, что говорит англичанин, бывший командующий подводными силами королевских ВМС контр-адмирал Б.Тэйлор: «Мы, подводники... отдаем себе отчет в том, что во многих случаях, в особенности с больших глубин, спасение невозможно. Мы знаем, что нельзя ослаблять боевые возможности наших подводных кораблей, размещая на них слишком сложное и крупногабаритное спасательное оборудование. Короче говоря, мы ясно понимаем, что в

нашем деле есть риск, но сознание этого не мешает нам выполнять свой долг».

Понимали и парни с «Курска», что гарантированного спасения, случись беда, не будет. Но беда случилась такая, что спасать практически было некого.

Ни один подводный аппарат, ни российский, ни зарубежный, не смог пришлюзоваться к аварийно-спасательному люку кормового отсека из-за повреждений на зеркале комингс-площадки.

Судя по тому, что подводники не открыли люк изнутри и не попытались всплыть, крышку люка заклинило от удара.

Даже в обычных условиях не всегда просто открыть выходной — рубочный — люк: после обжата корпуса на глубине его приходится иногда подбивать ударами кувалды. Неисправность кремальерного запора на крышке аварийно-спасательного люка на атомной подводной лодке К-8 не позволила открыть его изнутри во время пожара. Это стоило жизни шестнадцати морякам. С большим трудом его удалось открыть снаружи — в надводном положении. Даже небольшое смещение крышки в своей обойме неизбежно приводит к заклиниванию. Тем более что крышек две — нижняя и верхняя.

Норвежские спасатели открывали люк более суток и открыли лишь с помощью подводного робота после того, как, открыв перепускной клапан на крышке люка, норвежские водолазы обнаружили, что отсек-убежище затоплен... А это означало, что люк можно было вскрывать любым способом...

Многие возмущались: почему мы сразу не запросили иностранной помощи? Дело в том, что чужие аппараты так же несовместимы с нашими люками, как прежде не подходили евровилки импортных электрочайников к отечественным розеткам. Не забывайте, у нас даже железнодорожная колея другая — на две ладони шире.

Более-менее подошла британская спасательная субмарина ... Но пока ее доставили к месту работ, необходимость в ней отпала — норвежские водолазы установили, что спасать некого.

Да, кормовой люк открыли именно норвежские водолазы... А ведь еще недавно слава их российских коллег гремела по всему миру. Где вы, капитан-лейтенант Виктор Дон, где вы, мичман Валерий Жгун? Это они в лето 1984 года спустились на погибшую у болгарских берегов подводную лодку Щ-204. Они открыли верхний рубочный люк, и из него вырвался воздух сорок первого года... Норвежцы не стали входить в отсеки «Курска», и правильно сделали — опасно. Дон и Жгун спустились внутрь лодки в громоздких медных шлемах, волоча за собой шланги и страховочные концы. Торпеды на «щуке» были в полном комплекте, и они так прокорродировали за сорок три года, что могли рвануть от любого сотрясения корпуса. Водолазы проникли в центральный пост, забрали сохранившиеся там корабельные документы, штурманскую карту, дневник и сейф командира — капитан-лейтенанта И. Гриценко, а потом извлекли его останки и останки тех, кто был рядом с ним.

Я видел, как работал на затонувшем «Нахимове» мой однофамилец Алексей Черкашин, старшина первой статьи, водолаз спасательного судна СС-21. Ему было чуть больше двадцати, но он делал то, на что не отважился бы и иной ас. Да он и сам был подводным асом. Он проникал в такие дебри затонувшего парохода, что нам, стоявшим на палубе под ярким солнышком, становилось страшно. Помню его доклад из подпалубного лабиринта пассажирских кают: «Вижу свет! На меня кто-то движется!»

Решили, что парень тронулся, ведь было отчего... Командир спусков кричал ему в микрофон: «Леша, кроме тебя там никого нет и быть не может! Спокойнее! Провентилируйся!» — «Он ко мне приближается!» — «Кто он? Осмотрись! Доложи, где находишься!» Черкашин доложил, посмотрели на схеме — оказывается, водолаз вплыл в салон судовой парикмахерской и увидел в зеркалах свет своего фонаря... Он вылез из корпуса полуседым. А ночью, после барокамеры, снова ушел под воду. Командующий Черноморским флотом вручил ему потом орден Красной Звезды. После службы Алексей остался работать водола-

зом в Новороссийске. Его сбил на дороге сынок большого начальника. Парень получил травмы, несовместимые с профессией водолаза. Никаких компенсаций он добиться не смог.

В его судьбе судьба всей нашей аварийно-спасательной службы. Символична и участь СС-21, судна, идеально приспособленного для таких работ, какие велись на затопленном «Курске». Его продали то ли болгарам, то ли румынам — в качестве буксира. Поднять бы документы да посмотреть, кто же это учинил...

А водолазы у ВМФ были. И какие! Еще в 1937 году водолаз ЭПРОНа Щербаков на состязаниях в Англии погрузился в мягком снаряжении на рекордную глубину в 200 метров. Были и другие рекорды, уже в наше время. Была отечественная школа водолазов. Была лучшая в мире наука о физиологии подводного плавания. Но ведь платить глубоководникам надо было аж по червонцу за каждый спуск... Первым начал экономить на спасательной службе главком ВМФ Вооруженных сил СССР Михаил Горбачев, который памятен подводникам тем, что, посетив одну из лодок Северного флота, не рискнул спуститься внутрь по семиметровому входному колодцу. Под его верховной эгидой за несколько месяцев до трагедии в Норвежском море была расформирована единственная на Северном флоте спасательная эскадрилья гидросамолетов, тех самых, которые могли бы за час достичь места аварии «Комсомольца». Но спасение утопающих подводников должно стать их личным делом. Под этим девизом и дожили до «Курска». А ведь в трех часах хода от места гибели атомарины стояла в Екатерининской гавани специально оборудованная спасательная подводная лодка типа «Ленок». Она и сейчас там стоит — раскуроченная, обездвиженная, списанная «на иголки». Стоит как надгробный памятник некогда славной АСС — Аварийно-спасательной службы ВМФ.

Еще одно гневное письмо: «Зачем нам так много ввали? — вопрошает читатель из Подмосковья Игорь Лучинников. — Вели спасательные работы, заранее

зная, что никого в живых нет. Зачем нужно было ломать комедь с норвежцами? И про эти стуки ввали, когда никто уже не стучал...»

Да, с самого начала специалисты предполагали, что живых осталось немного. Но знать, что никого в живых на «Курске» нет, — этого не было дано никому. Тем более что два десятка моряков, по стечению счастливейших обстоятельств, уцелели в кормовых отсеках и продержались там сутки-другие. И ради них спасательные работы надо было вести до последнего шанса. Этот последний шанс был исчерпан, когда открыли кормовой аварийный люк и увидели что шахта его затоплена.

«Сказать правду», то есть объявить сразу, что никого в живых нет и спасти некого? Кому нужна была такая правда? Родственникам погибших? Они бы не поверили ни единому слову и все равно примчались бы в Видяево. И были бы правы, потому эта «правда» была бы вовсе не полной.

Стуки все же были, ибо первое, что станет делать подводник, оказавшийся в стальной могиле отсека, — это бить железом в железо, надеясь, что из смежных отсеков откликнутся или спасатели услышат. Другое дело — как долго эти стуки продолжались.

«Почему так поздно обратились к норвежцам за помощью?» — этот вопрос задают почти все. Если бы каждый из нас поставил себя на место спасателей, возможно, обвинительный пыл был бы на градус ниже. Примеряю ситуацию на себя: случилась беда, известно только то, что лодка лежит на грунте и не подает признаков жизни. Задача: открыть кормовой рубочный люк. Действую, как учили, — спускаю спасательный подводный аппарат (батискафы «Бестер» или «Приз») — слава Богу, он под рукой, и экипаж в строю, дело за малым — сесть на комингс-площадку (которая вовсе не площадка, а широкое плоское кольцо из шлифованной стали), герметизировать место стыка, открыть верхний рубочный люк. Мои люди и моя техника могут все это сделать. С какой стати мне заранее расписываться в собственной немогущи, звать весь мир на помощь, если я знаю, что я

могу это сделать сам? И мои люди это делают даже с помощью своей не самой новой техники — они стыкуют свои батискафы с кормовым люком и раз, и другой, и третий... Но тут выясняется невероятное: в толстенной стали комингс-площадки — трещина. Присос невозможен, открыть люк из переходной камеры аппарата невозможно, а значит, невозможен и переход подводников, если они живы, из кормового отсека в спасательный аппарат. Я понимаю — это конец. Это приговор тем, кто может быть еще жив. Время вышло... Теперь открывание люка — это не спасательная задача, а техническая. Теперь его можно открывать с помощью водолазов-глубоководников — норвежских ли, китайских, российских. Российские глубоководники, оказывается, не вывелись на корню, они откликнулись из разных мест страны, куда их позабросила необходимость добывать хлеб насущный. Нет сомнения — они бы открыли люк. Но лучше пригласить норвежцев, чтобы избежать тех обвинений, которые были брошены спасателям «Комсомольца», — вы отказались от иностранной помощи, дабы не раскрывать военных секретов. И я приглашаю норвежцев. А дальше начинается телевизионное шоу, смонтированное так, чтобы побольнее ткнуть и без того обескураженного российского спасателя. Нам показывают чудеса иноземной оперативности: на наших глазах в корабельной мастерской изготавливается «ключ» к люку — обыкновенная «мартышка», которая имеется на любом российском корабле, — рычаг-усилитель нажима руки. Потом этот чудо-ключ спускают водолазу — и тот открывает злополучный люк. Публика аплодирует норвежцам и клянет российский флот. За кадром же остается то, что заклинивший люк открывает вовсе не рука водолаза, а стальной манипулятор робота, который распахивает ее с усилием в 500 килограммов. Никто не говорит зрителям, что теперь, когда стало ясно — живых в корме нет, люк этот все равно чем открывать: норвежским ли роботом или крюком российского плавкрана. Никто не сообщил, что норвежцы бились с крышкой люка почти сутки. На экране все было эф-

фектно и просто: пришли, увидели, открыли... Никто не сказал об огромной разнице в задачах, стоявших перед российскими акванавтами и норвежскими водолазами. Первые должны были обеспечить герметичный переход в лодку живым, вторые — открыть крышку люка... Попробуй теперь скажи, что это мы могли сделать сами, пригласив российских глубоководников из гражданских ведомств — из той же Южморгеологии... Норвежцы оказались ближе, да и над командованием флота, как дамоклов меч, висело: «Вам ваши секреты дороже матросских жизней!»

Образ российского спасателя отпечатан ныне в общественном сознании в самых черных тонах: беспомощен, неразворотлив, преступно нетороплив... Плохо оснащен — да, все остальное — ложь! Развернулись и вышли в точку работ в рекордные сроки, работали под водой за пределом человеческих возможностей, рискуя жизнью. О какой «преступной неторопливости» адмиралов можно говорить, если в организации спасательных работ принимал участие офицер оперативного отдела штаба Северного флота капитан 1-го ранга Владимир Гелетин, чей сын, старший лейтенант Борис Гелетин находится в отсеках «Курска»? Родители погибших подводников создали свою комиссию по оценке спасательных работ, куда вошли три бывших флотских офицера. По распоряжению адмирала Попова они были доставлены на вертолете в район спасательных работ. Вернувшись в Североморск, офицеры поблагодарили комфлота за то, что было сделано для спасения их сыновей.

Во время молебна в импровизированном Видяевском храме у отца штурмана с «Курска» наступила клиническая смерть. Его откачали. Но целых 80 секунд его душа общалась с душой сына.

Уроки трагедии

Удивительно, что подобная катастрофа не произошла раньше. Трагедия «Курска» — это расплата за тихое удушение флота под видом реформ. Как кислородное голодание приводит к необратимым пораже-

ниям организма, так и затянувшееся безденежье ВМФ дало свои злокачественные последствия. Флот продержался на энтузиазме офицеров и выносливости матросов целое десятилетие. Но всему есть предел... Всякий раз, бывая на кораблях, я поражаюсь тому, что, несмотря ни на что, они все еще выходят в море.

Российское общество должно наконец понять, что оно является неотъемлемой частью великой морской державы. Великой даже в грандиозности своих катастроф, не говоря уже о бесспорных достижениях, о которых общество даже не знает. О них у нас сообщают еле слышно, зато о катастрофах трубят во все иерихонские трубы... Сегодня каждый россиянин обязан помнить имена своих подводных асов, первопроходцев и мучеников, как он помнит имена попзвезд и футбольных форвардов. «Жеватели котлет, читатели газет» по-прежнему полагают, что Баренцево море так же далеко от них, как Чечня.

Когда ядерный флот выходит в море — это действующий флот. И любая потеря действующего флота — боевая.

Герой Советского Союза подводник Магомед Гаджиев, сложивший голову в арктических морях, сказал вещие слова: «Нигде нет такого равенства перед судьбой, как на подводной лодке: либо все побеждают, либо все погибают».

В ходе необъявленной, но тем не менее реальной — до сводок многочисленных жертв — Холодной войны мы потеряли пять атомных и шесть дизельных подводных лодок. Противостоящие нам ВМС США — две атомные субмарины. И сегодня Холодная война в океане, к сожалению, не окончена, как о том возвестили некоторые политики. Выслеживание российских подводных лодок продолжается по-прежнему, причем с большим для противника удобством — на выходе из баз и в полигонах боевой подготовки.

Перевернем ситуацию, как песочные часы, — на 180 градусов: три российские атомные подлодки пришли к берегам Флориды, к самой кромке терри-

ториальных вод США, чтобы вести наблюдение за американскими атомаринами, ведущими учения. Внезапно одну из американских лодок постигает судьба «Курска». Российская подводная лодка, скажем, «Кострома», немедленно уходит на Кубу и становится там в док, объясняя всему миру, что это плановый ремонт и России дешевле и удобнее ремонтироваться за океаном, ради чего «Кострома» и пересекла Атлантику, заглянув заодно к берегам Флориды. На просьбу мировой общественности показать носовую часть «Костромы» адмирал Куроедов отвечает категорическим отказом, ссылаясь на крайнюю секретность корабля... В те же самые горячие дни Путин звонит Клинтону и 25 минут выражает ему свое соболезнование, а глава ФСБ срочно вылетает в Вашингтон для конфиденциальных встреч со своими американскими коллегами. Что говорили бы тогда американцы, да и не они одни?..

А ведь именно так все и было — если вернуть «песочные часы» в исходное положение. Только в нынешней ситуации все ополчились против пострадавшей стороны — российского флота. Почему? Почему ни у кого из отечественных завзятых критиков нет ни малейших сомнений насчет правомочности скрытного подхода целой подводной армады в мирное время к берегам суверенного государства? Разве пентагоновским адмиралам неизвестно то, что знают немцы, итальянцы, шведы и прочие морские нации: иностранная субмарина, оказавшаяся в терводах другого государства, может и должна считаться враждебным кораблем?

Разве было денонсировано международное соглашение о взаимном уведомлении о проведении военных учений и маневров? Разве когда-нибудь российская сторона отказывала американским наблюдателям в их праве присутствовать на учениях наших войск и флотов? Разве не нашлось бы места на мостике «Петра Великого» или «Адмирала Кузнецова» американскому адмиралу, если бы тот того пожелал? И неужели ни с одного из флотоводцев Пентагона никогда не будет спрошено за эту авантюрную «прогулку» к русским берегам?

Неужели нельзя распространить проверенные жизнью международные соглашения о предупреждении столкновений самолетов и кораблей в нейтральных водах и воздушном пространстве на пространство подводное?

Нет нужды доказывать, как необходима Военно-морскому флоту спасательная техника. Председатель севастопольского Морского собрания, бывший подводник-североморец Владимир Стефановский высказался по этому поводу очень резко, но справедливо: «Гибель «Комсомольца» мы переморгали. Неужели переморгаем и «Курск»? Неужели и она нас ничему не научит? Доколе мы будем относиться к подводникам как к торпедному мясу, недостойному спасения?.. Необходима международная стандартизация спасательной техники, чтобы не перемерять в последнюю минуту тубусы и люки...» Об этом же сказал и Президент России Владимир Путин — нужна унификация спасательного оборудования для подводников.

Воистину, пока гром не грянет... Теперь, под свежим впечатлением от всего происшедшего, принято постановление о создании трех морских спасательных центров под эгидой МЧС. Насколько эффективной окажется такая структура, покажет жизнь. В любом случае это лучше, чем ничего.

Катастрофа «Курска» еще раз показала, что ВМФ не готов к одному из важнейших видов войны — войне информационной, в которую он втянут уже давно и которая ведется против «военно-морского монстра России» асами средств массовой информации, точнее — средств формирования общественного сознания. Проигрывать в этой виртуальной войне так же опасно, как в реальном бою.

Потеря корабля, а тем более подводной лодки, воспринимается на флоте чрезвычайно остро и болезненно всеми — от главкома до матроса-свинаря в подсобном хозяйстве. И когда вокруг погибших еще на «Комсомольце» подводников развернулась беспрецедентная вакханалия поспешных дилетантских обви-

нений, подтасовок, явной лжи, флот обиделся. Весь флот, не только Главный штаб. Хорошо представляю себе, как сейчас, едва пришли первые тревожные известия о «Курске», кто-то из московских адмиралов распорядился: «Этих — не пускать!» И флот стал рьяно исполнять приказание. Приказ не пускать журналистов эмоционален и, как все эмоциональное, неразумен. Флот неправ. Ему никогда не удастся отгородиться от того общества, которое его породило и часть которого и составляет «личный состав ВМФ». За каждым журналистом, даже самым расхристанным, наглым и полужнающим (именно такой образ нашего брата сложился у моряков), стоят тысячи читателей и миллионы телезрителей, которые жаждут информации о том, что резануло по сердцу всех. Флот обязан был, несмотря на все свои обиды, предоставить журналистам офицера, хорошо знающего морское дело и владеющего правильным русским языком, который бы внятно объяснил, что к чему, да еще бы провел корреспондентов по отсекам ближайшей подводной лодки. Многие бы сменили тон.

Одна из журналисток подслушала телефонный разговор замначальника пресс-службы Северного флота капитана 2-го ранга Игоря Бабенко со своим отцом. Тот высказал ему свое личное мнение, что в живых в отсеках «Курска» навряд ли кто остался. Фонограмма этого разговора была опубликована в газете чуть ли не как свидетельство «заговора адмиралов» — сами уже все знают, а нам гонят туфту. И никого не смутило, что журналистка вторглась в частную жизнь человека, который делился своими предположениями с отцом. Имел ли Бабенко на это право? Думаю, да. Имела ли право журналистка подслушивать частный разговор, записать его и обнародовать, и насколько это совместимо с журналистской этикой, с Законом о праве на невмешательство в личную жизнь граждан? Предвижу ее возмущение — а что же он, начальник пресс-службы, не говорил нам всей правды? Он не обязан был говорить вам «всей правды», тем более что «вся правда» о том, есть ли жизнь в отсеках «Курска», не была известна никому.

Беда еще и в том, что нашими и ненашими стараниями у общества сформирован образ подводного флота России. Он определяется одним словом — «катастрофа». «Комсомолец», «Курск»... Не суть важно, что трагедии этих кораблей разнесены по времени на десять с лишним лет, не важно, что за эти погромные годы наши подводники уходили от своих причалов в глубины арктического океана, обошли его весь по периметру ледовой кромки, всплывали на Северном полюсе, запускали из-под воды спутники в космос... Об этом и многих других достижениях широкая общественность даже и не информирована. Но уж когда пришла беда — мы сделали из нее всемирное телевизионное шоу. Им бы, ребятам с «Курска», при жизни такое внимание...

Не думаю, что Пентагон в подобной ситуации позволил бы то, что позволено было российским телерепортерам — вести прямой репортаж с места гибели атомохода. У адмиралов с берегов Потомака давно заготовлена для настырной прессы универсальная формула: «Мы никогда не комментируем действия своего подводного флота». И никому в голову не приходит возмущаться закрытостью военного ведомства США. Умалчивается даже то, какие именно подводные лодки находились в российских полигонах в дни учений Северного флота. Следует верить на слово: «Ни одно военное судно США не было вовлечено в происшествие с «Курском». И верить американским сонарам: что расшифруют и что огласят (официально или неофициально, в виде «утечки информации»), в том и будет разгадка гибели русского подводного крейсера. А для тех, кто засомневается, — коронная фраза: «Мы никогда не комментируем...»

На Международном конгрессе моряков-подводников я подошел к бывшему командиру американской подводной лодки «Халибат» кэптену Муру. Эта субмарина тридцать два года назад была направлена на поиски бесследно сгинувшей в Тихом океане советской подлодки К-129, о чем сообщалось в прессе. Мне нужно было кое-что уточнить, но кэптен Мур сказал, что не уполномочен давать каких-либо сведе-

ний о том походе. Нынешним летом я обратился к бывшему командующему подводными силами Израиля контр-адмиралу Микаэлу Кесари с просьбой поделиться своей личной версией гибели израильской подводной лодки «Дакар», останки которой были обнаружены спустя более тридцати лет в восточной части Средиземного моря.

— Я не имею права излагать никаких версий, — ответил израильский адмирал. А мы трясем за грудки наших адмиралов, возмущаясь тем, что у них могут быть какие-то военные тайны от корреспондента газеты «Московская моська». И вот выводят старательно на чистую воду этих коварных и кровожадных флотона начальников: сенсация за сенсацией — вокруг затонувшего «Курска» шныряют водолазы спецназа, замечают следы, собирая осколки попавшей в подводный крейсер ракеты... Охотно допускаю мысль, что боевые пловцы ГРУ или иного ведомства уже обследовали носовую оконечность «Курска». Они обязаны были это сделать, чтобы выяснить размеры разрушений, найти возможные обломки легкого корпуса иностранной подводной лодки, наконец, попытаться изъять наисекретнейшие шифродокументы, если они сохранились после чудовищного взрыва. «Обломки попавшей в лодку ракеты» навсегда останутся не на морском дне, а на совести ретивых «разоблачителей».

Капитан 1-го ранга запаса Георгий Баутин из Ульяновска позвонил в редакцию газеты:

— Мне непонятно, почему депутаты нашей Госдумы, вроде Немцова, столь озабоченные судьбой «Курска», даже не пытаются сделать запрос в американское посольство о состоянии носовой части подводной лодки «Мемфис», на которую пало столь тяжкое подозрение? Требовать, чтобы британцы или норвежцы обследовали российский корабль из состава стратегических сил — в порядке вещей. Но где же ответный шаг? Где те открытость и взаимное доверие, о которых прожужжали нам все уши господин Немцов и прочие? Может быть, ему — как-никак бывший физик — доверят посмотреть в щелочку в заборе, ограждающем военно-морскую базу, где стоит «Мемфис»?

Дело, конечно, не в том, «Мемфис» это или «Си Вулф». Дело в том, что Холодная война в океане продолжается, несмотря на заверения политиков о новом мышлении и новых приоритетах.

* * *

Впервые за всю историю подводного флота СССР и России был объявлен траур по погибшему экипажу. Не прошло и ста лет, как нас оценили в общегосударственном масштабе. И град благодеяний просыпался на черные вдовьи платки. Уцелевшие ветераны линкора «Новороссийск», потрясенные трагедией «Курска», прислали свои пенсионерские деньги. «Нам тогда просто сунули по пачке «Беломора», и все...»

На этот раз все было иначе. Десять дней весь мир не отходил от телеэкранов, весь мир сострадал вдовам и матерям русских подводников. Пожертвования — искренние, от души — шли отовсюду. Даже олигархи поспешили от той беды откупиться: ведь тех, не слишком законно добытых ими денег, которые хранятся теперь в зарубежных банках, с лихвой хватило бы на содержание спасательных сил Военно-морского флота.

Кажется, Россия впервые прочувствовала все величие и проклятие судьбы моряка подводного флота.

В Германии, чьи подводные лодки со времен обеих мировых войн сотнями лежат на океаническом ложе, умели и умеют чтить своих подводников. Здесь издавна повелось: когда офицер с эмблемами подводного флота входит в присутственное место, все встают — даже старшие по чину и дамы...

Море умеет хранить свои тайны. Прошло восемьдесят пять лет, но мы до сих пор не знаем, что (или кто) погубило лучший дредноут Черноморского флота «Императрица Мария». Нет однозначной версии гибели линкора «Новороссийск». Американцы не смогли установить, почему не вернулась в базу атомная подводная лодка «Скорпион». До сих пор десятки экспертов не могут назвать точной причины трагедии пассажирского парома «Эстония». Яс-

но только с одним «Титаником» — айсберг. И то каждый год возникают новые версии — одна фантастичнее другой. Море умеет хранить свои тайны, особенно если заинтересованные лица помогают ему в этом...

Сейчас важно другое: вины экипажа «Курска» в гибели своего корабля нет. Об этом прямо заявил командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов. Он — тоже «заинтересованное лицо». Заинтересованное в том, «чтобы посмотреть в глаза человеку, который организовал эту трагедию». Слова эти толкуют по-всякому: де, Попов знает, о ком говорит — о создателях нового подводного супероружия, о монстрах из ВПК... Но с таким же успехом можно адресовать эти слова и командиру «иностранной подводной лодки», столкновение с которой могло инициировать взрыв в торпедном отсеке. Американцы и британцы обижаются за такие намеки. Но не ходили бы они в наши полигоны, не было бы и подозрений. Тем более что по их вине у берегов Кольского полуострова — не у берегов Флориды — произошло уже не одно столкновение ядерных субмарин.

Последний парад наступает?

Все уже было... В октябре 1916 года Черноморский флот понес потерю, сравнимую с той, что терпел в августе 2000-го Северный флот. По неизвестным до сих пор причинам взорвался, перевернулся и затонул флагманский корабль линкор «Императрица Мария». Внутри его корпуса, как и в отсеках подводной лодки «Курск», находились живые моряки, но спасти их, несмотря на все старания флота, не удалось. Тогда погибло 216 человек. Недавно назначенный командующим флотом вице-адмирал Колчак написал рапорт об уходе и получил ответ от государя:

7 октября 1916 г. 11 час. 30 мин.

Скорблю о тяжелой потере, но твердо уверен, что Вы и доблестный Черноморский флот мужественно перенесете это испытание. Николай.

Едва ли не впервые после 1917 года такой рапорт написал и командующий Северным флотом адмирал Попов. И, слава Богу, также получил отказ. Одна не самая любезная флоту газета заметила сквозь зубы: «Пожалуй, впервые поведение военачальников более или менее ответило чаяниям общественного мнения — ни у кого не поднимется рука теперь кинуть камень в адмиралов Куроедова и Попова...» Зачем же столь усердно кидали эти камни в самые трудные для них дни?

Взыскивать с флота имеет право лишь тот, кто его создавал, помогал ему, чем мог, спасал в лихую годину, а вовсе не тот, кто платил налоги в Гибралтаре. Я позвонил в Ниццу, в самый дорогой на Лазурном Берегу отель «Негреско», над которым среди прочих развевается и наш трехцветный флаг в честь многих постояльцев из России. Увы, в день траура по морякам «Курска» никому не пришло в голову приспустить его. Улюлюканье нуворишей, которое несется сейчас со страниц их газет, из эфира их телеканалов, позорит не флот и президента, а тех, кто ради красного словца не пожалеет и отца. Тем паче что слова не красные, а черные, злорадные, лживые.

К сожалению, и голоса некоторых бывших моряков вольно или невольно попали в хор наемных «обличителей» флота. Их легко понять — небывалое горе вызвало в душах подводников (о родственниках и говорить нечего) невероятное смятение, горечь, отчаяние: никто не может себе объяснить, отчего такой корабль, как «Курск», мог рухнуть замертво на дно морское...

Смотрю на снимок — моряки «Курска» в парадном строю. Воистину, «последний парад наступает»... Экипаж в основном офицерский и добровольческий, на подводных лодках по принуждению не служат. Вижу за их спинами тени таких же молодых и преданных отечеству офицеров, что полегли в офицерских шеренгах под Каховкой и Перекопом...

— Мы потеряли лучший экипаж подводной лодки на Северном флоте... — с болью заявил адмирал Вя-

чеслав Попов родственникам погибших. — Это огромное горе для вас, для всех нас, для всего флота и для меня как для командующего... Три тысячи моряков Северного флота пытались спасти экипаж... Но обстоятельства оказались сильнее нас. Простите меня за то, что не уберег ваших мужиков...

Я верю адмиралу Попову — вины экипажа «Курска» в этой беде нет. За свои двадцать пять подводных походов Попов как минимум двадцать пять раз мог бы разделить жуткую участь моряков «Курска», «Комсомольца», К-219... Ему выпала другая горькая доля — стоять над стальным гробом собратьев по оружию, не в силах помочь тем, кто выжил после страшного удара.

Верю отцу погибшего старшего лейтенанта Митяева — бывшему флотскому офицеру Владимиру Анатольевичу Митяеву, возглавившему независимую родительскую комиссию по изучению спасательных работ на «Курске». Он сказал, что Северный флот сделал все, что было в его силах, и даже более того, чтобы прийти на помощь узникам затонувшего корабля. Стальная западня оказалась сильнее. Легко теперь утверждать задним числом, что норвежцы или англичане непременно бы спасли.

Отец адмирала Попова однажды оплакал гибель сына-лейтенанта. К счастью, устная «похоронка» не подтвердилась. Но вот теперь адмиралу понадобилось немалое гражданское мужество, чтобы выйти к вдовам и матерям подводников «Курска» и сказать им: «Простите меня...»

До него лишь «выражали соболезнование». «Простите» смог сказать только он...

В такие дни нужно вспомнить старую воинскую команду — «Сомкнуть ряды!».

Когда после Цусимы морские офицеры старались не появляться на Невском в форме, капитан-лейтенант Колчак пришел в Государственную Думу и вы-

ступил перед кипящими гневом депутатами. Спокойно, доказательно, уверенно он объяснил всем, что произошло и что надо делать. Офицер, а не вельможный адмирал, трижды выступал перед не самой лицеприятной аудиторией. И Дума отпустила деньги на строительство нового флота. Прошло немного лет, и Колчака расстреляли в Иркутске. Видимо, такие адмиралы появляются на российском флоте раз в столетие... Кто убедит теперь нашу Думу отпустить деньги на возрождение Аварийно-спасательной службы флота?

И кто ответит на вопрос — почему в благополучном и в общем-то сытом советском флоте (жалованье получали день в день) матросы БПК «Сторожевой» поддержали однажды мятежного замполита и помогли вывести корабль в открытое море? А сейчас, когда на иных кораблях кормят так, как в страшных снах не снилось матросам «Потемкина», флот молчит. Сам себе отвечаю на этот вопрос так: флот молчит, потому что прекрасно сознает: бунтовать во время аврала — обречь себя на гибель. Тем более что иные депутаты уже спешат с приговором: «Флот России не нужен». А вот вдова инженера-механика «Курска» Юрия Саблина нашла в себе силы сказать: «Флот России нужен».

* * *

Не знаю более мужественной профессии, чем профессия командира подводной лодки. Геннадий Лячин, Евгений Ванин, Игорь Британов, Всеволод Бессонов, Владимир Кобзарь, Николай Затесв... Их лица сливаются ныне в одно — с твердо сжатыми губами, с тревожно-взыскующим взглядом: помните ли нас? Пойдете ли снова в моря? Не предадите?

Мы ждали их живыми. Мы будем ждать их такими, какими они придут к нам из своих отсеков...

* * *

В Баренцевом море неуютно и тревожно, как в доме, где стоит гроб. Жутковато даже спускаться в подводную лодку, стоящую у пирса. Моряки повесили го-

ловы. Именно поэтому главнокомандующий ВМФ России адмирал флота Владимир Куроедов и командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов вышли в море на атомном подводном крейсере стратегического назначения «Карелия». Это был первый выход российской подлодки после трагедии «Курска». «Карелия» всплыла в районе его гибели, и экипаж отдал воинские почести своим боевым товарищам.

Это неправда, что Россия не может управлять своим атомным флотом. Она сама создала это самое грозное оружие века и сама решит все его проблемы.

* * *

Так получилось, что трагедия подводников разыгралась на фоне Архиерейского собора в Первопрестольной. Жутковато при мысли, что эти сто шестнадцать моряков есть некая искупительная жертва вечерняя.

«Моряк должен свыкнуться с мыслью умереть в море с честью. Должен полюбить эту честь...» Эти страшные, но верные слова произнес человек, который подтвердил их правоту собственной жизнью и смертью, — адмирал Степан Осипович Макаров.

Собор канонизировал Николая II, царственную семью, пятьдесят семь новомучеников. Как бы хотелось сказать патриарху, молившемуся за спасение подводников: «Ваше Святейшество, новомученики «Курска» все до единого достойны причисления к лику святых».

Ищу утешения в стихах замечательного поэта из племени подводников Владимира Тыцких. Будто про «Курск» написал:

И всем экипажем
Морскому помолимся богу,
Хоть знаем, что нам, кроме нас,
Не поможет никто!

О них еще скажут возвышенным слогом. А пока реквием им — незамысловатые слова матросской песни, которую яростно отбивают сейчас на гитарах бывалые парни:

Встаньте все, кто сейчас водку пьет и поет,
Замолчите и выпейте стоя.
Наш подводный, ракетный, наш атомный флот
Отдает честь погибшим героям...

Когда экипаж «Курска», разбившись, как положено по большому сбору, на боевые части и службы, предстанет пред вратами небесного чертога, Привратник увидит на их темно-синих лодочных робах белые буквы «РБ» («Радиоактивная безопасность») и спросит, что сие означает, ему ответят: «Ради Бога»...

«Отчаиваться не надо. Колесников»

«Ежели мореходец, находясь на службе, претерпевает кораблекрушение и погибает, то он умирает за Отечество, обороняясь против стихий, и имеет полное право наравне с убиенными воинами на соболезнование и почтение его памяти от соотчичей». Это слова русского мореплавателя Василия Михайловича Головнина (1776—1831), вице-адмирала, совершившего два кругосветных плавания. «Курск» погубила не слепая стихия, а слепая игра слепых политиков.

Поэт-подводник капитан 1-го ранга Борис Орлов написал свои строки задолго до гибели подводного крейсера «Курск», но будто в воду смотрел:

За нашей подлодкой — невидимый след.
Не будет ни криков, ни шума.
Возможно, вернемся, а может быть, нет...
Но лучше об этом не думать!

Они не вернулись, заставив нас всех не только στε-
нать, но и думать, спорить, обвинять... Думать под
крики и шум, как мы потеряли лучший корабль луч-
шего флота России, что делать с затонувшей подвод-
ной лодкой, как увековечить память погибшего эки-
пажа...

Председатель Санкт-Петербургского клуба моря-
ков-подводников Игорь Курдин обратился к Прези-
денту России Владимиру Путину с просьбой не из-
влекать тела погибших из отсеков, дабы избежать
новых жертв и возможной экологической катастро-

фы. Этот документ подписали семьдесят восемь родственников погибших подводников, проживающих в Видяеве, Севастополе, Санкт-Петербурге, Курске...

В Мурманске я встретился с одним из самых авторитетных специалистов-подводников контр-адмиралом Николаем Мормулем, который возглавлял в свое время техническое управление Северного флота, участвовал во многих спасательных операциях. Он тоже обратился с письмом к Президенту и в Правительственную комиссию по расследованию причин гибели «Курска»:

«Я — бывший подводник из первого экипажа первой атомной подводной лодки Советского Союза. За 30 лет службы принимал личное участие в спасении людей и ликвидации шести аварий на подводном флоте и их последствий... Не всем известны сложные детали извлечения погибших из аварийной подводной лодки. В 1972 году мне пришлось заниматься этим, когда после жестокого пожара в девятом отсеке АПЛ К-19 пришла в базу на буксире, имея на борту тридцать два трупа. Операция по извлечению погибших моряков потребовала хирургического вмешательства врачей. Дело в том, что тела их застыли в самых неудобных для вытаскивания через люки позах, в так называемой «крабьей хватке», когда руки погибших обхватывали механизмы, кабельные трассы, агрегаты. Врачам пришлось расчленять тела. Замечу, что все это происходило не на стометровой глубине, а в надводном положении — у причала родной базы. Не представляю, какими нервами должен обладать водолаз, чтобы заниматься «хирургическим вмешательством» в тесноте затопленного отсека.

Мое мнение — козь Судьба, Бог и Природа распорядились их жизнями таким образом, не обернется ли подобная «эвакуация» невольным кощунством над их телами? Как подводник, я бы предпочел себе могилой океан, если бы мне выпал подобный жребий. Думаю, что и все мои коллеги по суровой и опасной профессии придерживаются подобного мнения.

Поэтому я прошу родственников погибших моряков просить Комиссию по расследованию причин катастрофы производить эвакуацию тел членов экипажа только после подъема самого подводного крейсера».

Тем не менее в конце октября, вопреки мнению специалистов и прогнозам синоптиков, эвакуационные работы на «Курске» начались. К месту гибели подводного крейсера пришло из Норвегии специализированное судно-платформа «Регалия». Снова стылую тишь стометровой глубины над «Курском» нарушили шаги водолазов по легкому корпусу.

25 октября водолазы Сергей Шмыгин и Андрей Звягинцев, спустившись через прорезанную брешь в восьмой отсек и перейдя через переборочный люк в девятый, наткнулись на тела троих погибших подводников, затем нашли четвертого. Тела были подняты на «Регалию». В кармане одного из погибших нашли обожженный по краям листок, на нем — карандашные строки: «12.08.15.45. Писать здесь темно, но попробую на ощупь. Шансов, похоже, нет — %10—20. Хочется надеяться, что кто-нибудь прочитает. Здесь в списке личный состав отсеков, которые находятся в 8 и 9 и будут пытаться выйти. Всем привет. Отчаиваться не надо. Колесников».

И дальше на обороте — подробный список подводников с указанием боевых номеров матросов, с отметками о проведенной перекличке.

Записку написал командир турбинной группы дивизиона движения капитан-лейтенант Дмитрий Колесников. В ней же было и предсмертное послание жене Ольге...

Это неправда, что мертвые не говорят. Вот «заговорил» же бездыханный капитан-лейтенант. Его мать просила не поднимать тела подводников. Но Дмитрий был поднят едва ли не самым первым. Видимо, было у него особое предназначение, дарованное ему словом. Там, в полутьме затопленного отсека, сначала при скудном свете аварийного фонаря, а потом и в кромешной тьме, он выводил строки своего донесения о положении в кормовой части подводно-

го крейсера, а затем и строчки письма к Ольге, жене. Дмитрий сполна выполнил и свой офицерский, и свой человеческий, мужской долг. Записка, извлеченная из кармана его рубы, во многом помогла выстроить правильную тактику водолазных работ, прояснить обстановку на «Курске» после взрыва.

Командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов прокомментировал этот документ так:

— Точное время гибели подводников, собравшихся в девятом отсеке, будет определено судебно-медицинской экспертизой. Я, как подводник, могу только предполагать, подчеркиваю — предполагать, что личный состав погиб не позднее 13-го числа... Чуть более часа после взрыва подводники вели борьбу за живучесть кормовых отсеков. Сделав все возможное, оставшиеся в живых моряки перешли в девятый отсек-убежище. Последняя пометка капитан-лейтенанта Дмитрия Колесникова сделана через 3 часа 15 минут после взрыва...

Записка капитан-лейтенанта Колесникова позволила сделать чрезвычайно важный вывод: ядерный реактор был заглушен не только автоматически, но и вручную. У командира дивизиона движения капитан-лейтенанта Аряпова и старшего лейтенанта Митяева было время, чтобы вручную посадить компенсирующую решетку на концевики.

Вопреки первоначальному мнению, что экипаж «Курска» погиб практически сразу, стало ясно, что двадцать три моряка продержались по крайней мере до 13 августа. Перейдя из шестого и седьмого отсеков в корму, они попытались выйти через аварийно-спасательный люк. Но шахта этого единственного для них выхода оказалась затопленной сквозь трещину в комингс-площадке. И даже если бы им удалось добраться до верхней крышки люка — открыть ее, заклинившую в горловине, было не под силу человеческим рукам. Попытки проникнуть во второй отсек,

где в прочной рубке находится всплывающая спасательная камера (ВСК), тоже оказались безрезультатными. Путь к ВСК был прегражден третьим отсеком, заваленным искореженной техникой настолько, что даже водолазы не смогли проникнуть в него сквозь прорезанное сверху «окно». Все было почти так же, как тридцать лет назад на К-8. Тогда подводники, сгрудившиеся в кормовом отсеке, тоже не смогли открыть заклинивший люк, и это стоило жизни многим. Но все-таки его отдраили и кое-кто остался в живых.

Над «Курском» звезды сошлись иначе...

Последний командир «Курска»

Так или иначе, но все живые из кормовых отсеков собрались в девятом. И хотя там было немало офицеров, возглавил подводников командир седьмого — турбинного отсека — капитан-лейтенант Дмитрий Колесников. Почему именно он?

— Дима всегда в любой ситуации брал ответственность на себя, — говорит его бывший однокашник капитан-лейтенант Валерий Андреев. — Даже при грозном окрике училищного начальства «Кто тут старший?» из группы проштрафившихся курсантов всегда выходил Колесников и говорил: «Я».

Рослый — под два метра — рыжеголовый Дмитрий Колесников был весьма приметной личностью еще со школьных времен. Сын моряка-подводника капитана 1-го ранга Романа Дмитриевича Колесникова, он был сполна наделен волевыми командирскими качествами. А веселый, жизнерадостный нрав делал его душой любой компании.

— В классе мы его звали Солнышко, — рассказывает преподавательница 66-й школы Наталья Дмитриевна. — От него всегда веяло теплом и уютом. Крепкий от природы, он никогда не злоупотреблял своей силой. Нравился девочкам, к нему, романтику по натуре, тянулись и ребята. С ним было надежно и спо-

койно. В каждый свой отпуск он приходил в школу. Я его спрашивала: «Но ведь вам же не платят. Может, найдешь себя в гражданской жизни?» Он отвечал: «Служить сейчас очень трудно. Но это — мое!»

Да, это было его дело, его призвание, его судьба... Только такой человек, как он, смог вывести во тьме подводной могилы скупые мужественные строки...

Вглядываюсь в фотографию... Дмитрий Романович Колесников. Родом из Питера. Парень с Богатырского проспекта. За два дня до гибели ему исполнилось 27 лет.

Жена — Ольга — с улицы вдов: Заречной улицы поселка Видяево. Была такая песня из кинофильма «Весна на Заречной улице». 12 августа на Заречную улицу в Видяеве пришла жестокая, седая зима.

Капитан-лейтенант Дмитрий Колесников совершил подвиг особого свойства — подвиг веры. В своем безнадежном, преотчаянном положении, он уверовал в то, что к ним пробьются спасатели, что, живым или мертвым, он обязательно предстанет перед своими однофлотцами и они прочтут то, что он им написал. И Оля, жена, тоже прочтет: «Оля, я тебя люблю; не сильно переживай. Привет Г. В. (Галине Васильевне, теще. — Н. Ч.) Привет моим».

Всего три медовых месяца было отпущено ему на семейную жизнь. Мама — Ирина Иннокентьевна — сама подыскала ему невесту — из своих коллег, учителей той школы, в которой преподавала химию: милая учительница биологии Оля и стала женой командира турбинной группы Дмитрия Колесникова.

Он пришел на флот в тот год, когда ушел в запас его отец — корабельный инженер-механик, немало послуживший на дизельных и атомных лодках. Следом за Дмитрием пришел и младший брат — Саша — на соседний атомный крейсер «Нижний Новгород». Капитан 1-го ранга Геннадий Лячин сразу же приметил братьев-турбинистов.

— После «автономки» будешь служить у меня на «Курске», — пообещал он младшему, лейтенанту Колесникову.

Слава Богу, что в тот роковой поход ушел только

один брат и что в эти скорбные дни у Ирины Иннокентьевны и Романа Дмитриевича остался надёжей и опорой младший сын Саша.

Колесниковы... Эта простая русская фамилия трижды занесена в мартиролог послевоенного подводного флота страны. Старший матрос Колесников погиб в 1970 году в первой нашей катастрофе на атомной подводной лодке К-8. Мичман Колесников погиб спустя тринадцать лет на атомном подводном крейсере К-429. И вот теперь капитан-лейтенант Колесников. Невезучая фамилия? Нет, я бы сказал — героическая, ибо влекло же всех этих Колесниковых на рискованый подводный флот, и все они до конца оставались верными своему кораблю, своему моряцкому долгу.

С капитан-лейтенантом Дмитрием Колесниковым прощался весь Питер, весь Северный флот. Из Североморска прилетел на похороны его командующий адмирал Вячеслав Попов.

— На примере Дмитрия я буду флот воспитывать! — сказал он отцу. — Пока у России есть такие офицеры, как Колесниковы, можно не тревожиться за судьбу страны.

В траурный караул встали к гробу подводника и мэр Санкт-Петербурга Владимир Яковлев, и генеральный конструктор подводных атомоходов Игорь Спасский...

Под звуки «Варяга» тело капитан-лейтенанта Колесникова было предано родной для него питерской земле. Тесна ему оказалась могила, и широкий гроб застрял на минуту в проеме — так не хотелось покидать 27-летнему офицеру мир живых.

Надо было видеть, с каким мужеством, с каким достоинством держался Роман Дмитриевич. В Военно-морской академии (там он сейчас работает и там были организованы поминки) он, не горбясь под бременем горя, вышел к собравшимся морякам:

— Приглашаю всех в столовую помянуть моего сына.

И несколько сотен человек сели за накрытые столы. Среди них было немало тех, кто воевал на под-

водных лодках в Великую Отечественную. Седые «морские волки» горевали о парне, который годился им во внуки, как о своем фронтовом сотоварище.

Посмертные судьбы погибших всегда в руках живых. Никто не спрашивал согласия капитан-лейтенанта Дмитрия Колесникова на расставание со своим экипажем. Но главковерх приказал оставить отсек, и капитан-лейтенант Колесников приказ выполнил, будто для того, чтобы доставить донесение с борта затонувшей атомарины. Нечто подобное совершил когда-то погибший командир К-8 капитан 2-го ранга Всеволод Бессонов, который успел передать список вахты, зажатый в застывшей от холода руке, прежде чем навсегда уйти в пучину.

Фактически капитан-лейтенант Колесников стал последним командиром «Курска». Командир, пока он жив, покидает борт своего корабля последним. Мертвый командир покидает отсеки своей подлодки первым — чтобы доложить о случившемся.

Поэт, сказавший эти слова, прав: «Бессмертье» — для матери слово пустое». Капитан-лейтенант Колесников тоже писал стихи. Тут прямая связь душ с лейтенантом-подводником, штурманом-поэтом из другой эпохи — Алексеем Лебедевым, погибшим на подводной лодке Л-2 в 1941 году. Получается так, что и Колесникову тоже, как, впрочем, и всему экипажу «Курска», адресовал свои провидческие предсмертные строки лейтенант Лебедев:

... И если пенные объятья
Нас захлестнут в урочный час,
И ты в конверте за печатью
Получишь весточку о нас, —
Не плачь, мы жили жизнью смелой,
Умели храбро умирать, —
Ты на штабной бумаге белой
Об этом сможешь прочитать.

И дальше, будто обращение самого Дмитрия Колесникова к своей жене, точнее, вдове Ольге:

Переживи внезапный холод,
Полгода замуж не спеши,

А я останусь вечно молод
Там, в тайниках твоей души.
И если сын родится вскоре,
Ему одна стезя и цель,
Ему одна дорога — море,
Моя могила и купель.

Эти строки — эпитафия всем погибшим в морях.

Дмитрия доставили из Североморска на малую родину — в Санкт-Петербург. Гроб с его телом внесли под шпиль Адмиралтейства, в стены родного Военно-морского инженерного училища, где пять лет назад он получил лейтенантские погоны и офицерский кортик. Многим питомцам этого старейшего инженерного училища пришлось сложить голову в морях, но немногие из механиков удостоились такой чести. Хоть в этом ему повезло.

Как тут не вспомнить «подвиг трех капитан-лейтенантов», коллег и ровесников капитан-лейтенанта Колесникова. В Атлантическом океане на атомной подводной лодке К-47 вспыхнул пожар. Горел электротехнический отсек, в котором находилась выгородка дистанционного управления реактором. Три вахтенных инженер-капитан-лейтенанта (дежурная смена) натянули дыхательные маски, понимая, что продержаться смогут не более 20 минут. Все эти последние минуты своей жизни они управляли реактором, дав экипажу возможность всплыть на поверхность и бороться с огнем. Они погибли на боевом посту — героически. Но страна о них не узнала — на дворе стоял 1975 год, о пожарах, катастрофах, взрывах в газетах не писали, дабы не омрачать облик страны, строящей коммунизм. Их фамилии, но не имена, впервые были названы в 1996 году в книге адмирала Михайловского «Рабочая глубина»: инженер-капитан-лейтенанты Авдеев, Знахарчук и Кириллов. Кто они, что они, откуда, где их вдовы и матери — Бог весть...

На могилу капитан-лейтенанта Авдеева я случайно наткнулся на задворках Братского кладбища в Севастополе. Где лежат остальные?..

Надпись, выбитая на памятнике экипажу броненосной лодки «Русалка», звучит сегодня всем нам укором — «Россияне не забывают своих героев-мучеников». Увы, забывают...

Параграфы на крови

Экипаж «Курска» погубила не слепая стихия. Его погубила слепая игра слепых политиков.

Для того чтобы на подводных лодках появился нижний рубочный люк, понадобилось принести в жертву Богу войны и Океана экипаж английской подводной лодки А-1. Летом 1904 года английский же линкор «Беруик Касл» снес ей во время маневров боевую рубку. Теперь нет такой подводной лодки, вход в которую бы не перекрывался у основания прочной рубки вторым — нижним люком. Люк этот надо было бы красить в красный цвет, как храм, воздвигнутый на крови. На подводных лодках, наверное, нет ни одного вентиля, ни одного механизма, внедрение которых не было бы оплачено человеческими жизнями. Так обстоит дело и с некоторыми документами.

Есть меморандумы, пакты, соглашения, тексты которых написаны кровью тех, кто ценой жизни заплатил за появление на свет этих документов, спасающих от гибели других сограждан. Теперь к ним должен прибавиться еще один.

После столкновения американской «Батон Руж» и нашей К-276 в 1993 году российская сторона подготовила проект «Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов с подводными лодками в подводном положении за пределами территориальных вод». Переговоры на сей счет длились более трех лет на самых разных уровнях. По свидетельству очевидцев, в 1995 году во время пребывания в Вашингтоне министра обороны РФ Павла Грачева и первого заместителя главнокомандующего ВМФ адмирала Игоря Касатова американские адмиралы под честное слово по-

обещали нулевой вариант — не надо ничего подписывать, проблем с нашими подводными лодками у вас больше не будет. На том и разошлись. Однако сегодня, после массированного визита к нашим берегам сразу трех атомных подводных лодок, ясно, что работу по подготовке такого Соглашения необходимо срочно активизировать, не полагаясь ни на какие джентльменские заверения. Неужели так сложно договориться о том, что иностранные подводные лодки не будут пересекать границу полярных владений России? Во всяком случае, депутатам и парламентам обеих стран предстоит немало поработать над проектом двустороннего «Соглашения о предотвращении инцидентов с подводными лодками в подводном положении за пределами территориальных вод». Тем более что основные тезисы его давно готовы. Этот документ должен быть подписан всеми морскими державами, владеющими подводным флотом. Мы обязаны этого добиться ради того, чтобы не было новых подводных трагедий. К этому призывают души подводников «Курска».

Нет пророка в своем отечестве, поэтому прислушаемся к тому, что говорит бывший командующий подводными силами королевских ВМС контр-адмирал Б.Тэйлор: «Мы, подводники... отдаем себе отчет в том, что во многих случаях, в особенности с больших глубин, спасение невозможно. Мы сознаем, что нельзя ослаблять боевые возможности наших подводных кораблей, размещая на них слишком сложное и крупногабаритное спасательное оборудование. Короче говоря, мы ясно понимаем, что в нашем деле есть риск, но сознание этого не мешает нам выполнять свой долг».

Понимали это и парни с «Курска»: гарантированного, стопроцентного спасения, случись беда, не будет. Но беда случилась такая, что и в страшном сне не приснится.

У экипажа «Курска» было девять выходов из подводной лодки: первые шесть — через трубы торпедных аппаратов, седьмой — через торпедопогрузочный люк в первом же отсеке, восьмой — через всплы-

вающую спасательную камеру, девятый — через кормовой аварийно-спасательный люк в девятом отсеке. Взрыв в носу оставил уцелевшим только один выход — в корме. Так казалось всем — и тем, кто выжил после взрыва, и тем, кто их пытался спасти. Однако и этот последний выход был перекрыт трещиной в комингс-площадке. Не хочется верить, что именно эта трещина втянула в себя двадцать три жизни. Но именно так и оказалось. В первые же дни спасательных работ наши подводные аппараты трижды садились на комингс-площадку, но обеспечить герметизацию входа в затонувшую лодку не смогли. Все остальное — приглашение норвежских водолазов, британских акванавтов — было для очистки совести, дабы самим осознать и общественности показать: сделано все, что в пределах человеческих сил и технических возможностей. Пока не был открыт люк в девятый отсек, никто не имел права утверждать, что на «Курске» нет ни единой живой души.

Теперь, после записки капитан-лейтенанта Дмитрия Колесникова, отпали многие обвинения в адрес командования Северного флота: «Вы с самого начала знали, что все погибли, а устроили инсценировку спасательных работ. Все ваши сообщения о стуках — выдумки». Как выяснилось, это не так.

Одни обвинения отпали, но тут же нашлись новые: «В записке Колесникова указаны причины катастрофы, которые вы от нас скрываете. Там есть слова — «Нас убили».

Неистовые обличители флота российского адресуют их только к морякам крейсера «Петр Великий», который назначен ими главным погубителем «Курска». Но с таким же успехом эти страшные слова можно адресовать и экипажу иностранной подводной лодки, чей таран вызвал чудовищный взрыв в торпедном отсеке.

Есть ли там такие слова, нет их, они ничего не меняют в оценке ситуации. Ни капитан-лейтенант Колесников, находившийся в момент катастрофы в седьмом отсеке, ни кто-либо еще из 23 уцелевших в первые часы подводников не мог знать о причинах

взрыва. Все они были в корме и в лучшем случае могли слышать только сигнал аварийной тревоги да сообщение по трансляции вроде: «Пробоина в первом отсеке» или: «Пожар в первом отсеке».

Разгадку того, что случилось, нужно искать не в кормовых отсеках «Курска», а в портах и столицах, весьма удаленных от Баренцева моря. Таков смысл заявления, сделанного адмиралом флота Владимиром Куредовым, и он прав.

«Подробности трагической гибели АПЛ «Курск» больше других знает ЦРУ, — утверждает хорошо информированный обозреватель «Независимого военного обозрения». — По линии ЦРУ давались указания ВМС США, какие американские подлодки следует направлять со специальными целями в район учений Северного флота России. Иначе, по соглашению между двумя странами, в день катастрофы *полная информация* об инциденте в Баренцевом море стала бы сигналом к совместной операции США и РФ по спасению терпящих бедствие. Однако американская военная разведка действовала так, как ей предписывалось ЦРУ, которое решает, какую информацию или дезинформацию следует передавать в эфир и когда. Операторы из Лэнгли (штаб-квартира ЦРУ. — *Прим. авт.*), задействовав свою агентуру и «легальные» оплачиваемые рычаги влияния, выжали из трагедии максимум пользы для Америки».

В эти последние три месяца мне довелось обсуждать трагедию «Курска» с превеликим множеством специалистов: со штурманами, минерами, медиками, морскими разведчиками, инженерами, конструкторами... Среди самых авторитетных аналитиков — морской инженер, испытатель кораблей, проводивший государственные испытания «Курска», а также многих других проектов атомных подводных лодок, капитан 1-го ранга Михаил Николаевич Волженский:

— Допускаю, что заход «Мемфиса» в Берген вполне мог быть спланирован заранее, как отвлекающая —

дезинформирующая акция. Настоящий виновник столкновения мог уйти в любую другую укромную гавань. Тогда подобная предусмотрительность наводит на мысль, что акция против «Курска» была задумана до того, как начались учения Северного флота, о которых было объявлено всем мореплавателям, как это принято — минимум за две недели.

Почему Пентагон отказал министру обороны России в просьбе осмотреть американские атомарины, ходившие к нашим берегам? Ведь в обводах этих кораблей нет ничего секретного. Достаточно раскрыть военно-морские журналы США, и вы увидите обнаженные до киля носы того же «Мемфиса» или «Тоledo», снятые в момент спуска этих кораблей на воду. Почему бы не продемонстрировать их после того, как произошел инцидент с «Курском»? После того, как тень столь тяжкого подозрения пала на американский военно-морской флот? Неужели только из-за соображений ложно понятого престижа адмиралы с берегов Потомака отказали не только российскому министру обороны в его законной просьбе, но и своим конгрессменам?

— Как вы считаете, насколько успешно справились водолазы со своей задачей?

— Наши ребята действовали на редкость успешно несмотря на то, что поднять удалось, как и предрекали специалисты, всего двенадцать тел. Огромная удача — записка Колесникова. Из нее можно сделать вывод, что подводники активно готовились к выходу на поверхность, но роковые обстоятельства оказались сильнее их. Предполагаю, что тела товарищей, погибших в первые часы катастрофы, они спускали на нижнюю палубу девятого отсека, поэтому водолазы смогли поднять только тех, кто держался до последнего.

Много толков ходило о самопроизвольном взрыве «экспериментальных ракетоторпед», «толстых торпед», «нового подводного оружия». Эта версия была выдвинута в первые же дни трагедии американской стороной со ссылкой на технические записи своих акустиков. Ее сразу же подхватили некоторые

издания, придав ей достоинство истины в последней инстанции.

Весьма резонно замечание по этому поводу капитана 1-го ранга запаса Рудольфа Рыжикова, бывшего командира подводной лодки:

«Не стоит обвинять командование флота и ВМФ в том, что, мол, «что-то там испытывали». Даже если и испытывали — что тут необычного? Нужно же знать, как ведет себя оружие не в условиях промышленных испытаний на Каспии, рядом с заводом «Дагдизель», а в море, в условиях, как говорится, приближенных к боевым».

Да, испытания были, но не на борту «Курска». Их проводили в качестве следственного эксперимента. После катастрофы «в течение двух недель, — сообщает специалист в газете «Век», — аналогичные «толстые» торпеды инженеры-пиротехники и следователи Главной военной прокуратуры испытывали на подрыв под воздействием динамических ударов и высоких температур. Торпеды взрываться не хотели».

Итак, Правительственная комиссия, в которую вошли и бывалые подводники, и авторитетные корабли, и опытейшие криминалисты, отработав около пятнадцати версий, признала наиболее вероятной причиной гибели «Курска» столкновение с одной из иностранных подводных лодок, осуществлявших слежение за кораблями Северного флота.

Важно отметить, что любое из предыдущих столкновений советско-российских подводных лодок с американскими могло закончиться столь же трагично, как это вышло с «Курском», и что печальную судьбу его могла повторить и любая американская субмарина.

Противники версии столкновения вцепились в один-единственный контраргумент: если бы подводные лодки врезались друг в друга, то и вторая получила бы не меньшие разрушения и лежала бы рядом. При этом рассматривают лишь один вариант столкновения — подобный лобовому удару двух автомо-

билей. Но море не шоссе. Субмарины перемещаются в подводном пространстве во всех возможных направлениях, удар может быть и скользящим, и верхним, и нижним. Это мог быть даже навал, относительно безвредный для одной подлодки и роковой для другой, поскольку он мог привести к деформациям в самой взрывоопасной части корабля — носовой, представляющей собой «обойму» торпед.

Еще одно справедливое высказывание адмирала Тэйлора, которому довелось пережить то, что пережили в августе мы: «На аварии подводных лодок газеты всегда откликаются статьями с кричащими заголовками и, к сожалению, слишком часто возбуждают воображение читателей в высшей степени красочными описаниями событий». Это очень мягко сказано: «возбуждают воображение» — возбуждают гнев, возмущение, ненависть и прочие деструктивные чувства, направляя их в русло тех или иных политических устремлений. Вот это недопустимо — сводить политические счета на гробах соотечественников.

Из поселка Видяево я возвращался на автобусе, который был подарен курянами экипажу атомного крейсера «Курск». Теперь крейсера нет, а автобус остался. Такие дела... В салоне беседовали между собой военные психологи, врачи-психиатры из Военно-морской медицинской академии. Они покидали поселок последними из всех, кто прибыл сюда по зову беды. Кстати, вместе с ними работала и дочь министра МЧС Шойгу. Я разговорился с полковником-медиком, доктором наук, питерским психиатром Владимиром Шамреем.

— История отечественной психиатрии не знает еще столь массивного воздействия средств информации на и без того травмированную психику людей, потерявших своих близких. Некоторые из них были в пограничном состоянии между жизнью и смертью. Многие родственники уже пережили прощание со своими близкими в Видяево, выдержат ли их нервы еще одни похороны?

Жизнь показала, что за «Курском» потянулся новый шлейф смертей. Так, всего несколько часов не дожидаясь до опознания тела сына мать мичмана Виктора Кузнецова. Их так и положили вместе — в одной могиле...

На крови подводников «Курска» возродится спасательная служба флота, спасательные силы международного сообщества. Уже приняты соответствующие решения. Главное, чтобы они побыстрее воплотились в металл кораблей и самолетов.

— Отдавая долг памяти экипажу подводного крейсера, — сказал на поминках Колесникова адмирал Попов, — не надо петь панихиду всему российскому флоту. На четвертые сутки после гибели «Курска» в Баренцево море снова вышли подводные лодки. И сейчас там находятся не меньше пяти единиц. Сегодня узнал, что четверть всех курсантов с надводных факультетов подали рапорта о переводе их на подводные специальности. Подводному флоту быть! За тех, кто в море!

Точка в конце войны?..

(Из жизни Санкт-Петербургского клуба
моряков-подводников)

За два года до гибели «Курска» в морской столице России — Санкт-Петербурге была поставлена последняя точка в Холодной войне. Ее, отлитую из бронзы лодочных гребных винтов, привезли на берега Невы ветераны американского флота...

Подводная гекатомба

Только в первые четыре месяца 1968 года с поверхности Мирового океана безвестно и навсегда исчезли четыре подводные лодки: израильская «Дакар», французская «Минерв», советская К-129 и американская «Скорпион». Все четыре погибли с экипажами. На

«Дакаре» — 65 человек, на «Минерве» — 52, на К-129 — 97, на «Скорпионе» — 99. Всего: триста тринадцать жертв. Потери, достойные военного времени.

Первым погиб «Дакар». Это случилось 26 января 1968 года юго-западнее острова Кипр. На следующие сутки пропала во время глубоководного погружения под Тулоном французская субмарина «Минерв».

Советский дизельный ракетноносец К-129 не вышел на контрольный сеанс связи 8 марта. Эта дата условно считается днем его гибели в Тихом океане на глубине свыше пяти километров в районе Гавайских островов.

Американская атомная торпедная подводная лодка «Скорпион» возвращалась с боевого патрулирования в Средиземном море в Норфолк. Последняя радиограмма с борта «Скорпиона» была получена 21 мая в 20.00. В обычном донесении командир сообщал свое место и курс. Больше никаких вестей с борта атомарины не поступало. Лодку искали в Атлантике несколько недель. Иголку в стоге сена помогла найти подводная сеть стационарных гидроакустических «буев-слушачей» системы «Цезарь», развернутой на случай войны в Атлантическом океане. Один из ее приемников записал звук, похожий на тот, какой издает лопнувшая электролампочка. Пеленги на источник этого странного хлопка, зафиксированные несколькими постами системы освещения подводной обстановки, позволили установить район гибели «Скорпиона» — 450 миль юго-западнее Азорских островов. Глубина океана в тех местах превышала три километра. Тем не менее в ноябре 1968 года океанографические суда «Мизар» и «Будич», оснащенные спецаппаратурой глубоководного поиска, нашли погибшую лодку.

Одна из причин катастрофы, которую выдвинула официальная правительственная комиссия, состояла в том, что «Скорпион» «превысил допустимую глубину погружения и затонул по неизвестной причине». Вторая версия предполагает, что при торпедном залпе одна из самонаводящихся торпед ошибочно навелась на стрелявшую субмарину и ударила в борт.

Советский подводный ракетоносец К-129 был обнаружен спустя несколько месяцев после гибели все тем же американским океанографом «Мизар», который нашел затонувший «Скорпион».

Тайна двух океанов

Гибель двух лодок — «Скорпиона» и К-129 — досужая молва связала в узел одной тайны. Вот какое сообщение не так давно пришло из Нью-Йорка от корреспондента ИТАР-ТАСС:

«Приподнять завесу тайны над событием 30-летней давности решила газета «Сиэтл пост-интеллидженсер», занявшаяся собственным расследованием загадочной гибели американской атомной подводной лодки «Скорпион». И пришла к довольно неожиданным выводам. Вопреки официальным сообщениям, полагает газета, атомоход затонул в ходе выполнения тайной разведывательной миссии, причем не исключено, что трагедия эта стала следствием столкновения в океанских глубинах, о котором Соединенные Штаты и Советский Союз предпочли хранить молчание...»

«Формально «Скорпион» должен был отправиться из Средиземного моря через Атлантический океан в порт приписки Норфолк. Однако на деле подлодка получила секретный приказ переменить курс и направиться к Канарским островам, в районе которых наблюдалось скопление советских кораблей с непонятными целями».

Далее газета развивает «торпедную версию»: «Эксперты по-прежнему спорят по вопросу о том, не могла ли эта торпеда (которая, описав круг, врезалась в борт «Скорпиона». — Н. Ч.) быть советской».

Кажется необъяснимым, каким образом Соединенные Штаты могли оставить столь серьезный инцидент без последствий, если к нему был причастен советский флот. У «Сиэтл пост-интеллидженсер» свое сногшибательное толкование: «За два месяца до гибели «Скорпиона» произошла другая трагедия — в Тихом океане при загадочных обстоятельст-

вах затонула советская подводная лодка К-129, предположительно в результате столкновения с американской. Таким образом, получалось, что главные противники в Холодной войне на тот момент были квиты, а потому договорились никогда не разглашать инцидент со «Скорпионом», чтобы не нанести серьезного ущерба отношениям между США и СССР».

Таковы были страсти только одного года Холодной войны в мировом океане — 1968-го. И вот спустя 30 лет вдовы моряков советской К-129 и американского «Скорпиона» собрались на общую тризну в одном храме, за одним столом.

Они прилетели в Санкт-Петербург из Америки, чтобы разделить свое горе с теми, кто пережил такое же. Их мужья и отцы не стреляли друг в друга. Они погибли, пытая свое военное счастье в океанских глубинах. Один и тот же дамоклов меч висел над их головами, в один и тот же год он сорвался и ударил по ним...

Вдов сопровождали бывшие командиры подводных лодок тех лет, бывшие ракетчики, инженеры-механики, торпедисты... Всех их пригласил и собрал Санкт-Петербургский клуб моряков-подводников, который возглавляет очень деятельный человек — капитан 1-го ранга запаса Игорь Курдин. С его легкой руки клуб стал весьма заметной в городе общественной организацией. На предложение Курдина о совместном Дне памяти охотно откликнулась американская Ассоциация ветеранов подводного флота. И вот после долгих и многотрудных согласований в аэропорту Пулково приземлился наконец самолет, доставивший на берега Невы представительную делегацию.

Настоятель Морского — Николо-Богоявленского кафедрального собора отец Богдан отслужил общую панихиду «по приснопамятным воинам, в море погибшим», в обеденном зале Военно-морской академии были накрыты поминальные столы.

Вечер начался очень официально... Адмирал прознес тост-доклад о взаимных потерях в Холодной войне. Потом протоиерей отец Богдан благословил трапезу, а глава американской делегации прочитал «Отче наш» на английском, непривычно для нас, слева направо, осенив себя крестом. Ледок был сломан, когда духовой оркестр военных моряков заиграл старинный русский вальс «Амурские волны». Величавая и грустная мелодия настроила всех на один душевный лад. С помощью переводчиц был преодолен и языковой барьер. Пошли расспросы, воспоминания, на столах появились фотографии...

В руках одной из женщин я увидел черную флотскую нашивку с надписью «U.S.A. Scorpion». Разговорились.

Вдова матроса 1-го класса Роберта Джеймса Дженни Кован прожила с мужем два с половиной года. Замуж больше не вышла... Вместе с Дженни приехала и ее дочь Стефания. Ей слегка за тридцать. Отца помнит только по фотографии — по выцветшему «поляроидному» снимку, который бережно достает из сумочки: улыбчивый, курносый, чем-то похожий на безбородого Че Гевару парень в майке (на фото он теперь моложе дочери) держит на плечах 11-месячную девчушку. Сегодня Стефания — школьный психолог в Джорджтауне.

— Лодка моего отца считалась невезучим кораблем, — рассказывает она. — Говорят, когда ее спускали на воду, бутылка шампанского не разбилась о корпус. Это очень дурная примета...

К нам подсел бывший корабельный врач советской атомной подлодки К-145, полковник медицинской службы Анатолий Попков:

— С кораблем вашего отца мы имели, как говорят моряки, «касание корпусом» в Северной Атлантике. Едва не столкнулись. Но Бог миловал... Шум винтов «Скорпиона» остался на магнитной пленке наших гидроакустиков как своего рода автограф. Такой была Холодная война. Под водой рисковали все: и мы, и они...

— Мог ли «Скорпион» следовать к «скоплению со-

ветских кораблей» у Канарских островов? — спрашивает Стефания у ветерана средиземноморских подводных походов контр-адмирала запаса Льва Чернавина.

— Этим «скоплением» было не что иное, как сейнеры наших рыбаков, — отвечает бывший командир эскадры дизельных подводных лодок. — Обычно их охраняли один-два тральщика или сторожевика. Ни малейшего интереса для «Скорпиона» они не представляли. Обстановка в этом районе контролировалась американскими самолетами патрульной авиации.

Вопросы, вопросы, вопросы... Словно всем нам позволили увидеть ответы на каверзный кроссворд. Только пересеклись на его вертикалях-горизонталях не слова, а человеческие судьбы, названия кораблей, морей и океанов... Знакомлюсь с седым джентльменом, в петлице его пиджака серебряные дельфинчики — значок ассоциации подводников США. Капитан Эдд Мур, командир подводной лодки «Палтус».

— Мне сказали, ваша подводная лодка выходила на поиск пропавшей К-129.

— Говорят, — уклоняется Эдд Мур от прямого ответа. — Я не могу пока подтвердить этот факт.

И снова повеяло льдами Холодной войны...

Гарри Смит, инженер-механик, служивший на атомных подводных лодках «Томас Эдисон», «Пермит», «Теодор Рузвельт», в отличие от своего бывшего командира, более словоохотлив. На лацкане его клубного пиджака сверкает значок с контурами баллистических ракет «Поларис» и «Посейдон». Тех самых, что и сегодня еще направлены на Россию из шахт морского базирования. Но эту бестактность заметили только специалисты. В целом атмосфера встречи ничем не была омрачена.

Вдовы командира К-129 и его старпома Ирина Кобзарь и Ирина Журавина сидели за одним столом со вдовами моряков «Скорпиона» и «Трешера». «Трешер» погиб самым первым из всех атомных подводных лодок мира — 10 апреля 1963 года. Его поглотила двух с половиной километровая бездна Атланти-

ки, когда атомарина шла на глубоководное погружение. Официальная версия гибели — разрыв трубопровода вследствие технического дефекта. Сто двадцать девять человек и по сей день покоятся во впадине Уилкинсона. Среди них и муж Эдны Динолы, офицер радиотехнической службы Майкл Динола. Эдна сидит рядом с Журавиной, женщиной высокого человеческого мужества. У обеих — суровая вдовья доля.

— Майкл обещал вернуться через два дня, мы собирались пойти на вечеринку, — рассказывает Эдна так, будто все происходило вчера, а не 35 лет назад. — Я ждала его в нашем Нью-Хемпшире, но он так и не вернулся. Мне было 32 года. Я осталась с пятью детьми на руках. Три мальчика и две девочки. Старшему было 9 лет, младшенькой — 11 месяцев. Я работала медсестрой. Государство помогло им всем получить высшее образование бесплатно. Никто из сыновей в моряки не пошел...

Ирина Кобзарь, вдова командира К-129, наполнила вином бокал Динолы. Их мужья и представить себе не могли, что тризну по ним их жены будут справлять в святая святых русского флота, Военно-морской академии на Черной Речке вместе с боевыми подружками заклётых противников. Но времена, к счастью, меняются.

Четыре века подводной войны

Сколько лет длилась Холодная война в Мировом океане? Одни аналитики говорят о трех десятилетиях, другие считают иначе. Если суммировать общее время, которое провели на позициях во всех океанах земли только советские ракетные подводные лодки, утверждает контр-адмирал Владимир Лебедев, для нашего флота военное противостояние длилось почти четыре века — 397 лет. Увы, оно еще не окончено. Несмотря на пересмотр Россией своей военной доктрины, американские подводные крейсера продолжа-

ют нести боевое патрулирование близ берегов Кольского полуострова, что чревато, как показали недавние столкновения подводных лодок, непредсказуемыми последствиями. Чтобы прекратить эту опасную игру, привлечь внимание политиков к проблеме морского противостояния (российские атомарины хоть редко, но все же выходят в океан с ядерными ракетами, и там за ними сразу же начинается радиоэлектронная охота), ветераны американского подводного флота и вдовы их товарищей привезли с собой символическую «точку», полутораметровую плиту, отлитую из морской бронзы. На ней символы российского и американского подводных флотов и надпись на двух языках: «В благодарную память наших смелых подводников из России и США, которые ушли в последнее плавание, самоотверженно служа своим странам. Вы всегда с нами! Санкт-Петербург. 29.09.98.».

Эту «точку» вмуровали в стену Никольского кафедрального собора, где на мраморных досках вызолочены скорбные списки погибших в «мирное время» подводников.

Увы, эта точка осталась пока многоточием...

Патруль в раю

Сначала мне показалось, что по электронной почте пришла печально знаменитая пиратская «черная метка». На бланке с готическим шрифтом красовалась эмблема германских подводников из «Кригсмарине» — под прямыми крыльями имперского орла силуэт субмарины. Только вместо свастики в лапах у орла был зажат глобус в виде географической сетки. Официальное письмо предлагало принять участие в боевом патрулировании... в раю — «patrol in paradise». «Рай» находился на бывшем «пиратском берегу» — во Флориде, точнее, в приокеанском отеле пляжного городка Дайтон-Бич с многообещающим названием «Остров сокровищ». Приглашение было подписано президентом общества «Шаркхантер» Гарри Купером.

В буквальном переводе это слово означает «охотники на акул». Но в данном случае речь шла о «стальных акулах» — подводных лодках.

В начале 1942 года Гитлер бросил Америке дерзкий вызов — направил к ее берегам десятки подводных лодок, чтобы парализовать судоходство этой державы, столь мощно подпитывавшее Англию и ее союзников по Второй мировой войне. Собственно, с той поры война и стала по-настоящему мировой, перехлестнув на другое полушарие планеты. Америка, еще не пришедшая в себя после декабрьского разгрома флота в Пирл-Харборе, испытала новый шок: почти на выходе из нью-йоркской гавани вдруг стали тонуть торпедированные американские суда, гореть подорванные танкеры. В первые две недели стальные акулы Деница потопили у берегов США 13 судов общим тоннажем в 100 тысяч тонн. Цифры потерь с каждым месяцем росли в геометрической прогрессии. «И что самое удивительное, — отмечает известный британский историк С. Роскилл, — в опустошительной деятельности у берегов Америки в начале 1942 года одновременно никогда не было более 12 немецких лодок, то есть более того числа, какое немцы иногда использовали против одного конвоя в 1941 году». Американские адмиралы не могли предположить, что подводные лодки среднего класса смогут пересекать Атлантический океан и неделями крейсировать у берегов морской сверхдержавы. Но именно это и произошло. Выходя из баз в западной Франции, гитлеровские субмарины через две недели пересекали «большую лужу», как они называли Атлантику, и выходили на ничем не прикрытые судоходные трассы не только в районе Нью-Йорка, но и в Карибском море и Мексиканском заливе. Это был разгул волков на безнадзорном овечьем пастбище. Особенно отличился в своих атаках на безоружные суда командир U-552 капитан-лейтенант Эрих Топп. На его боевом счету около сорока американских транспортов и несколько боевых кораблей.

Вот тогда-то и возникло народное «морское ополчение» — «шаркхантеры». Десятки, а может быть, и сотни парусных яхт, частных катеров, рыбацких шхун выходили в ночные дозоры близ родных берегов. Военные моряки именовали их «хулиганским флотом», поскольку шкиперы этих суденышек действовали всяк по своему усмотрению и разумению. Но это была естественная реакция народа на угрозу из океанских глубин. Что могли сделать катера и яхты против стальных хищников? По меньшей мере мешать им всплывать по ночам на зарядку аккумуляторных батарей. Выслеживать их в надводном положении и тут же вызывать по рации противолодочные корабли. Некоторые смельчаки открывали огонь по мостику субмарины из пулеметов, получая в ответ орудийные залпы. Прошло добрых полгода, прежде чем ВМС США смогли организовать у своих берегов надежную противолодочную оборону. А до того времени самоотверженно несли свою добровольную дозорную службу «шаркхантеры». Говорят, в их рядах был и Эрнест Хемингуэй, который не раз выходил на своей яхте в ночной поиск.

В память о добровольцах «хулиганского флота», вставшего на защиту родных берегов, и было создано лет сорок назад военно-историческое общество «Шаркхантер». Возглавляет его издатель и журналист Гарри Купер, дальний потомок того самого Фенимора Купера, чьими «индейскими» романами зачитывалось не одно поколение не только американцев, но и россиян. Вот он-то, Гарри Купер, в прошлом офицер береговой охраны, и созвал нас на «патруль в раю» — традиционный ежегодный сбор «шаркхантеров». Это, во-первых, активисты общества, куда входят все, кому интересна история подводного флота — от домохозяек до отставных адмиралов. Во-вторых, были приглашены ветераны германского «Кригсмарине» во главе с 86-летним контр-адмиралом Эрихом Топпом, тем самым командиром U-552, который за свои успехи в американских водах получил от Гитлера рыцарский крест с мечами и бриллиантами. И наконец, впервые во встрече «шаркхантеров» приняли

участие российские моряки — члены Санкт-петербургского клуба моряков-подводников. Так раскрылась тайна «черной метки», присланной по электронной почте.

Вернувшись из враждебных вод

Эмблемой общества Гарри Купер выбрал стилизованный знак подводников гросс-адмирала Деница по той причине, что именно действия германских субмарин против Америки составляют главный предмет интереса «Шаркхантера»; одноименный журнал из номера в номер публикует исследования по тактике «волчьих стай», по биографиям командиров, судьбам кораблей, униформе и даже талисманным знакам на рубках лодок...

— Теперь мы открываем в нашем журнале раздел, посвященный советским и российским подводникам, — сказал Купер, — поскольку в годы Холодной войны вы тоже действовали против Америки.

— Не против Америки, а против военно-морских сил НАТО, — уточнил контр-адмирал запаса Лев Чернавин.

В самые горячие годы Холодной войны он командовал моей родной 4-й эскадрой подводных лодок Северного флота. Разбросанная от берегов Египта до фиордов русской Лапландии, эскадра насчитывала почти столько субмарин, сколько их было во всей Германии перед началом Второй мировой войны. Мы составляли первый эшелон ударных сил Северного флота и выходили в Атлантику и Средиземное море, чтобы расчищать путь нашим подводным ракетноносцам от подкарауливающих их на путях развертывания американских патрульных атомарин. По первому приказу из Москвы или Пентагона мы должны были выстрелить ядерные торпеды по обнаруженным в тот момент целям. В этом и состоял смысл грандиозной охоты друг за другом, которая десятилетиями длилась во всех океанах планеты. И вот ей пришел конец, правда, в одностороннем порядке. Наши подводные лодки по известным всем

причинам отстаиваются в гаванях и дальше учебных полигонов в моря не суются, тогда как натовские корабли шныряют в российских терводах, как у себя дома. Теперь Холодная война в океане — достояние историков, и наша небольшая делегация в погонах и черных пилотках — живые экспонаты для музея Гарри Купера. С этими невеселыми мыслями мы и начали свой «патруль в раю».

Когда заканчиваются войны, они еще долго продолжают в виде баталий на страницах книг — научных, мемуарных, приключенческих и даже фантастических. Холодная война не исключение. Вот и эта книга — «Враждебные воды», ставшая в Америке бестселлером, — такое же «поле брани» между бывшими противниками по подводным дуэлям. Самое удивительное, что они написали ее вместе — американские морские офицеры и командир российского подводного ракетноносца капитан 1-го ранга Игорь Курдин. Речь шла о гибели в Центральной Атлантике советского атомного подводного крейсера К-219 в октябре 1986 года. Курдин написал «за российский флот», американцы описали свои действия. И если они утверждали свой тезис: де, все советские лодки в Атлантике отслеживались противолодочными силами США, как бы ни прятались на глубине, то Курдин отстаивал в русской версии романа свой взгляд на Холодную войну: «Мы умели незаметно подходить к берегам Америки». Дело едва не дошло до суда, когда американские соавторы узнали, какие свои суждения на этот счет он внес в русский текст романа. Однако Игорь Курдин выражал не только свое личное мнение.

— Шла психологическая война, — утверждает адмирал И. Литвинов, бывший командующий флотилией атомных подводных лодок. — Много было разговоров о том, что наши лодки отслеживаются. А я так скажу: за все время развертывания американской глобальной системы слежения СОСУЕ отслеживалось примерно 20 процентов наших подводных ракетноносцев.

Расчеты, выполненные в Первом НИИ ВМФ, подтверждают эти слова.

Капитан 1-го ранга запаса Игорь Курдин работает над новой книгой — без соавторов. Конечно же, о Холодной войне, о своих походах «под Америку». Это тем более не просто, поскольку клуб, возглавляемый Игорем Курдиным, — единственная ветеранская организация России, которая снискала себе столь громкий международный авторитет, что в нее вступили свыше сотни американских, английских, французских, немецких и итальянских подводников. Их принимали на 37-м Международном конгрессе, который впервые прошел в Питере спустя месяц после нашего «десанта» в Америку...

На берегах же «пиратского штата» Флориды к нам чем-то прониклись немцы, пригласили в греческий ресторанчик отведать мяса крокодилов. Глава сообщества германских подводников в США Альфред Рудольф, бывший фенрих-электрик, ходил в годы Второй мировой к берегам Флориды на подводных лодках U-333, U-260, U-560. Он сразу предупредил, что на нем и его здешних сотоварищах русской крови нет:

— Мы базировались во Франции и топили только американцев... Но ведь и вы держали их на прицеле.

Так выяснилась «общность платформы» нашей пивной встречи. В самом деле, получалось так, что U-боты адмирала Деница и наши подводные лодки ходили в Атлантику почти одними и теми же путями, а уж в Средиземное море — в особенности; мы прибегали к одним и тем же уловкам, когда скрытно прорывались через Гибралтар; как им, так и нам отравляли жизнь американские патрульные самолеты. Одним словом — «союзники по антиамериканской коалиции». И чтобы подкрепить свою мысль, Рудольф сначала спел нам по-немецки «Интернационал», а затем продемонстрировал знание русского мата.

— Мой отец до 1933 года был коммунистом. Моя сестра вышла замуж за советского военнопленного, — объяснил он свои экзотические познания. — Только не подумайте, что я реваншист. Я гражданин Америки, живу в соседнем штате. У меня нет проблем. Но я не могу забыть войну, забыть пережитое, забыть своих погибших товарищей. И я поставил им

памятник, здесь, на американской земле — с перечнем всех погибших во Вторую мировую германских подводных лодок.

— И вам разрешили это сделать?

— Да. Теперь это история. Глупо воевать с историей. Ее надо знать.

Медный кофейник с «Кентукки»

Патруль в раю... Хорошая идея. Мы уже побывали в адских котлах — в отсеках дизельных подводных лодок. Теперь не грех — поэкипажно — и в райские кущи... Гарри Купер сделал все для того, чтобы мы чувствовали себя если не в раю, то хотя бы на седьмом небе.

Мало того, с его помощью, а также при финансовой поддержке бывшего офицера-подводника, а ныне удачливого предпринимателя Игоря Федорова, открывались перед нами ворота военно-морских и военно-воздушных баз. Въезд на режимный объект — гавань атомных ракетных подводных лодок — «бумеров» на местном сленге — охраняет самая надежная в мире стража: женщины. Молодка в черной униформе кивком головы разрешает проезд. Ее ничуть не удивляет, что из окон автобуса выглядывают офицеры российского флота. Возможно, она даже не подозревает, откуда мы, — морская форма почти повсюду одинакова: может, из Боливии, а может, из Канады? Главное, есть приказ начальства — пропустить.

У причала — атомный подводный ракетоносец «Кентукки». Командир «серебряного» — обслуживающего — экипажа встречает нас у трапа. В легкой оливковой униформе он подтянут, свеж, моложав, приветлив. Приносит извинения за то, что на лодке идет текущий ремонт и потому отсеки не в лучшем виде. «Золотой экипаж», который-то, собственно, и выходит в море, сейчас отдыхает. Мы проходим на корпус, отдавая честь кормовому флагу. Первое, что бросается в глаза, — грубо шершавая палуба, специально, чтобы не скользить в качку. В корме за рубкой снят с прочного корпуса съемный лист и в проем спущена винтовая лестница, по которой очень удоб-

но сновать вверх-вниз, минуя узкогорлую входную шахту. У нас такого нет. Как нет и таких великолепных спасательных жилетов и многого другого, что обеспечивает личную безопасность моряка в экстремальных ситуациях.

Глаза все время рыскают и ревниво сравнивают: у нас, у них... У нас больше водонепроницаемых переборок и ракетный отсек разделен надвое. У них кофеварки едва ли не на каждом боевом посту, а в кают-компании — батарея из автоматов по изготовлению воздушной кукурузы, мороженого, газированной воды... И всевозможные пульта более эргономичны, удобны.

Вывод для себя: наши подводники на их лодках смогут служить, а вот они на наших — вопрос. И еще нельзя не заметить: на лицах их матросов ни тени сонливости, они все хорошо выспались и превосходно позавтракали, чего не скажешь о наших бойцах. Отсюда и та молодцеватость, которая с некоторых пор исчезла у матросов советско-российского флота.

Добила «наглядная агитация»: вместо устрашающих рож мировых злыдней и бездушных диаграмм «по приросту» в их кают-компании висели рисунки детей офицеров. А в застекленном уголке стоял не бюст вождя, то бишь первого президента, а старинный медный кофейник, который служил в начале века матросам эскадренного броненосца «Кентукки», чье имя унаследовала ракетная атомарина. Та самая «преемственность поколений», которую у нас пресекли с 1917 года...

Над нами не «мессеры» кружили...

Над нами кружили «орионы». Их не было видно днем, потому что днем наша подводная лодка Б-409 скрывалась от всех и вся под толщей лазурных вод Средиземного моря. Зато ночью... Ночью мы всплывали на зарядку аккумуляторной батареи. Порой стоило только выбраться на мостик, как в выносном динамике раздавался не доклад даже — крик вахтенного радиометриста: «Работает самолетный радар! Сила сигнала три балла!!» И тут же заполошное командирское:

«Все вниз!!! Срочное погружение!!!» И летишь по стальному шестиметровому колодцу вниз на одних поручнях. Секунда и две ее десятых — на сигание с мостика в центральный пост. Это из-за них, «орионов», столь жесткий норматив. Иначе — хана, в военное время точно, а в «мирное» — тоже мало не покажется. Засечет крылатый патруль, тут же вызовет и наведет противолодочные корабли, и пойдет метаться обнаруженная «букашка», как зафлаженный волк: вправо, влево, на глубину под слой «скачка»... А сверху те же «орионы» — самолеты базовой патрульной авиации — набросают буюв-слухачей, да не просто так, а по уму — барьерами, отсекающими, упреждающими, черт знает какими еще... Не оторвешься — придется всплывать; на разряженных батареях далеко не рванешь. Всплывешь — и тут же угодишь в «коробочку» из чужих кораблей. Да еще вертолет над местом всплытия загодя крутится, а из распахнутой дверцы торчит телекамера. И как ни загораживайся от нее пилотками, все равно не миновать показа в программе теленовостей: вот они, советские подводные пираты у наших берегов. А то еще приурочат «премьеру» к визиту в страну большого чина из Москвы, как сделали это французы в приезд Косыгина. «Объясните-ка нам, Алексей Николаевич, что забыла советская подводная лодка неподалеку от нашей мирной военно-морской базы в Тулоне?» И звонит Председатель Совета Министров СССР своему министру обороны, а тот — главкому ВМФ, а тот — командующему краснознаменным Северным флотом, и летят от незадачливого командира клочки по закоулочкам. Не видать ему ни очередного воинского звания, ни учебы в академии, ни ордера на квартиру... А всё они, «орионы» проклятые...

С виду — безобидный рейсовый лайнер о четырех моторах. Внутри — летающая лаборатория, призванная обнаруживать подводные лодки по всем ее физическим полям: шумам винтов, электромагнитным излучениям, тепловому следу и даже по запаху дизельных выхлопов — на то смонтирован на борту специальный газоанализатор. Многими часами может кружиться «орион» над океаном, высматривая, выслуши-

вая, вынюхивая морские волны, окрестный радиоэфир, магнитное поле Земли. Конструкция этого поискового самолета оказалась настолько удачной (не наш ли земляк Игорь Сикорский руку к тому приложил?), что «орионы» вот уже сорок с лишним лет состоят на вооружении противолодочной авиации США. Меняются только электронная начинка фюзеляжа да еще экипажи...

Когда стараниями главы «шаркхантеров» нас привезли на военно-воздушную базу в Джексонвиле, мы сразу узнали знакомые силуэты с торчащими из-под хвостов длинными штырями магнитных обнаружителей. Ну кто из нас мог подумать, скатываясь по вертикальному трапу от ненавистных «орионов», что шутница-фортуна однажды усадит нас в пилотские кресла этих ищеек, позволит заглянуть во все приборные отсеки, где распинали наши корабли на экранных крестовинах? Не зря на фюзеляжах здешних «орионов» нарисован флоридский пеликан с подводной лодкой в мощном клюве.

Американские летчики искренне рады нашему визиту.

— Без вас не с кем стало работать в океане! Скучно... Возвращайтесь, а то нас сократят за ненадобность.

Мы обещаем вернуться. И мы обязательно вернемся в океан.

* * *

Тридцать лет к этим берегам стремилась великая подводная армада страны Советов. И каждый из нас тоже ходил в эти воды, познав Атлантику на вкус, на цвет, на вес штормовой волны. Ни одна наша подводная лодка не достигла этих берегов. Ни один матрос не высадился на этой земле. И почему-то именно нам троим выпало ступить на кромку причального фронта закрытой не только для иностранцев, но и для многих американцев военно-морской базы. Каждый из нас как будто продолжил путь своего корабля к этому финишному пределу. И каждый из нас вдруг ощутил за своей спиной всех, кто шел боевым курсом на восток из своих занесенных заполярным снегом

гаваней. А было их тьмы и тьмы, бригады и дивизии подводных лодок и подводных крейсеров.

И вот мы стоим и курим, глядя, как у ближайшего пирса грузят торпеды на атомарину под многозвездным полосатым флагом. Чудны дела твои, Господи! Только и скажешь...

Да, мы находимся в святая святых американского флота не как победители и не как побежденные. Мы пришли сюда как гости. Может быть, это и есть главный итог нашей долгой Холодной войны в океане...

Бал подводных корсаров

Во французском портовом городе Бресте на очередном Международном конгрессе моряков-подводников впервые побывала российская делегация...

Седины, шрамы и наколки...

Это была одна из самых странных встреч в Европе, а может, и на всей планете. В большом зале собрались люди, которые всю жизнь (или лучшую ее часть) охотились друг на друга в океанских глубинах, чтобы по первому сигналу выпустить торпеды в супротивные корабли и обресть их экипажи на мучительную гибель. Немцы торпедировали англичан, французов, американцев и русских (советских); англичане, американцы и русские вовсю топили немцев и итальянцев; потом американцы, англичане, французы выслеживали нас, мы — их, и так более полувека.

И вот те, кто выжил, спасся, уцелел, приехали в Брест на Атлантике, чтобы заглянуть друг другу в глаза, понять, кто есть кто, и помянуть флотской чаркой тех, кто не вернулся из морей. Никто не собирался сводить старые счета. Это была типично рыцарская встреча — с поднятыми забралами, точнее, рубочными люками. Ведь для подводника его противник чаще всего — бесплотная электронная отметка на экране.

Итак, за общим столом сошлись бывшие недруги и бывшие союзники. Лишь у российской делегации

союзников здесь не было, если, конечно, не считать тех американцев, англичан и французов, с которыми наши отцы состояли в антигитлеровском блоке. Но ветеранов той войны среди нас не числилось, и были мы в сплошном натовском окружении. И если бы не бомбардировки сербских городов, лица наши, быть может, не были бы такими хмурыми. Впрочем, о политике здесь не толковали. Табу. По старой флотской традиции, ни о политике, ни о религии в кают-компаниях не говорят. О чем же тогда вели меж собой речи делегаты конгресса? Ясное дело — о морях, штормах, кораблях, глубинах, взрывах, пожарах... И никаких идеологий. Здесь ценятся только морское искусство и личная отвага.

Это было редкое зрелище: сразу столько «морских волков» — почти пять сотен бывалых, крепких, тертых жизнью, просоленных морями людей. Лица — мужественные, хищноватые, со следами бывших травм и ожогов, а кое у кого и багровые — от пристрастия, если не к рому, то к не менее крепким морским напиткам.

Седины, шрамы, наколки, проборы, лысины, ленточки боевых наград... Весь этот пестрый калейдоскоп, помноженный на разноязыкий говор Вавилона, вызвал у наших посланцев легкую оторопь. Поначалу. Затем освоились и приосанились. А ведь мы на этом пиру не последние люди. И вертелись на кончике языка вопросы.

А ходили ли вы, господа, в «автономки» по тринадцать (!) месяцев в отрыве от баз?! А слабо вам стоять вахты в ртутных парах целых два месяца?! А ремонтировать аварийный реактор, зная, что доза радиации давно превысила смертельный предел? А три недели играть в кошки-мышки с противолодочным авианосцем, сохраняя скрытность, когда в отсеках от жары лопались медицинские термометры? А... Стоп, стоп! Вспомним-ка лучше, что говорил в начале века известный морской теоретик А. Д. Бубнов:

«Присущая русскому человеку вообще, а русскому морскому офицеру особенно крайняя скромность в оценке своих заслуг и отсутствие всякого

стремления их возвеличивать (а также жесткий и не всегда оправданный режим секретности, добавим мы от себя. — Н. Ч.) привели к тому, что не только заграничная, но даже и русская общественность были мало осведомлены о деяниях нашего морского офицерского состава, о его подвигах, о влиянии его на историческое развитие государства Российского и о том, что должна ему Россия». Что уж тут говорить о гостях Международного конгресса? Они впервые видели в лицо русских подводников. Лишь профессионалы высшей лиги, а в зале их было немало, прекрасно понимали, какой флот мы представляли. По гамбургскому счету. И какой флот мы почти потеряли...

И был общий молебен в главном храме Бреста — церкви Святой Луизы. Священники на разных языках читали одну и ту же проповедь из Евангелия. Четыре сотни бывших минеров, торпедистов, ракетчиков, штурманов, радиотелеграфистов, прошедших огни, воды и стальные трубы, слушали их, склонив головы. Морские волки, сбившиеся в конце пути в одну спасительную гавань...

В бетонном убежище «волчьих стай»

Впервые я услышал о них — бетонных укрытиях для подводных лодок — от человека, который их же и строил: Александра Михайловича Агафонова. По заданию французского Сопротивления бывший боец югославской армии, сын белого офицера из Севастополя, нанялся шофером в строительную армию Тодта. Именно эта военизированная фирма и сооружала на атлантическом побережье Франции мегалитические постройки из бетона. Работа шла с невероятной быстротой: по тысяче кубов раствора в день укладывалось в сутки. Эти бункеры, или, как называли их французы, «гаражи», должны были защищать подводные лодки в базах от ударов англо-американской авиации. В задачу Агафонова входила разведка зенитных батарей, прикрывавших подобные «гаражи» в Бресте, Сент-Назере и других портах. Он нано-

сил их на свою путевую карту, а потом передавал связным английской разведки.

— Толщина боевого перекрытия, — рассказывал Агафонов, мой старый добрый знакомый сначала по Севастополю, затем по Питеру, а ныне по Парижу, — достигала двенадцати метров! В этих бетонных норах могли укрываться до тридцати подводных лодок.

Ни представить себе я этого не мог, ни поверить, что однажды увижу это чудо военной гидротехники своими глазами. Однако сподобился — и именно здесь, в Бресте. Как-то всех гостей конгресса усадили на два транспорта-торпедолова, которые совершили недолгий переход в военную гавань.

В Брест войска Гитлера вошли летом 1940 года после захвата Парижа и всей Северной Франции. Кстати, мало кто знает, что знаменитая Эйфелева башня была использована немцами как гигантская антенна для радиосвязи с подводными лодками в Атлантике. Многорядные бетонные жерла бункера словно торпедные аппараты выпаливали субмарины в сторону Америки все последние годы войны. Теперь в них стоят французские подводные лодки. Никто не стал взрывать и ломать эти мегалитические сооружения, их не забросили, как забросили мы свои уникальные подземные сооружения в Балаклаве и на Севере. В них устроены сухие доки...

Здесь же снимался и художественный фильм «Das boot» («Лодка») из жизни германских подводников, потрясший Европу своим драматизмом и своими достовернейшими реалиями. У нас же, кроме «Командира счастливой «Щуки», который здорово проигрывает немецкой картине, ничего нет. В дни траура по подводной лодке «Курск» — первого траура по подводникам за всю историю России — по телеканалу (не помню какому) «крутили» именно «Das boot», дабы далекий от морей народ получил хоть какое-то представление о жизни и службе подводников.

Самое удивительное, что «памятник гидрофортификации Второй мировой войны» и ныне служит по своему прямому назначению — в его бетонных секциях стоят французские подводные лодки. В недрах

мегалитического сооружения исправно действуют все кабельные трассы, все трубопроводы. Здесь же субмарины и докуются, и ремонтируются, и заправляются, готовясь к новым походам...

Кто не рискует, тот, как известно, не пьет шампанского. Эти люди рисковали. И как рисковали! И теперь пьют не только шампанское. И как пьют! Впрочем, в нынешнем возрасте — уже весьма умеренно. Бутылки с национальными (прихваченными из дома) напитками переходили «от нашего стола к вашему столу»: чилийцы посылали нам кактусовую текилу, мы отвечали им пшеничной водкой, французы слали немцам коньяк, получая в ответный дар кальвадос, шотландское виски и американский бренди двигались навстречу друг другу...

За столами сидели вперемишку и бывшие адмиралы, матросы, офицеры и унтера... Каждый из них имел право сказать: «Да, мы умеем воевать, но не хотим, чтобы опять...» Мы не торпедное мясо! Мы были им. Но мы остались людьми и сохранили в себе человеческое достоинство. Потому-то и встречаемся со своими коллегами, независимо от того, под каким флагом они ходили. Каждый из них честно служил своему флоту, следуя одним и тем же принципам: Родина, честь, отвага. Другое дело, что Родина у каждого своя...

Конгресс не принимал никаких меморандумов. Вместо заключительной декларации был дан прощальный бал. Многие гости приехали со своими верными подругами. Под вальсок французского аккордеона кружились куда как немолодые пары. И кружились золотые значки-субмарины на черных лацканах смокингов и клубных пиджаков, как кружились недавно стальные акулы в черных глубинах все той же Атлантики. Взблескивали золотые дельфинчики на брошках дам... Я никогда не видел сразу столько счастливых пар. Они, безусловно, были счастливы, ибо все эти женщины — француженки, русские, немки, англичанки, итальянки — сумели дождаться своих суженых из океанских водоворотов, а те сохранили им преданность до седых волос.

Принимавшую сторону возглавлял бывший военно-морской атташе Франции в России, президент ассоциации французских подводников контр-адмирал Жан-Мари Маттей. Он оказался радушным и хлебосольным хозяином, который сумел показать и красоты Бретани, и военно-морскую базу, где подводные лодки укрыты под многометровой толщиной бетонных бункеров.

Ежегодные конгрессы подводников — мероприятия негосударственные, неполитические, некоммерческие. Началось все с того, что в далеком 1961 году французские моряки пригласили к себе в Париж бывших немецких подводников, с которыми воевали в годы Второй мировой войны. Былые враги не питали друг к другу личной ненависти. Шла война, и они обязаны были топить корабли воюющих флотов. Но в отсеках стальных рыбин погибали люди... Вот они-то, те, кто уцелел, и стали потом приезжать и в Германию, и во Францию, и в Лондон, чтобы посмотреть на тех, в чьих руках были их жизни.

Точно так же потом стали общаться между собой и национальные союзы подводников-ветеранов. Первый конгресс состоялся в 1963 году во Франции, предпоследний — 35-й — в Англии. Следующий — 37-й — решили провести в морской столице России Санкт-Петербурге.

Под сенью скипетра Нептуна

И вот в последний год XX века Санкт-Петербург стал столицей подводников мира. Главы делегаций четырнадцати морских держав (а среди них были ветераны подводных флотов США, Великобритании, Франции, Германии, Италии и других стран) торжественно передали президенту Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников Герою России контр-адмиралу А. Берзину бронзовую колонку, увенчанную субмариной. Она будет храниться в Питере, словно скипетр подводного царства, до 2001 года. Впервые за сорок лет подобных конгрессов этот горделивый символ утвердился на российском берегу. До сих пор

подводники всех стран объединялись то в Париже, то в Лондоне, то в Венеции, то в Гамбурге, но никогда в России, что в общем-то и понятно. Сначала нас разделяли линии фронтов Холодной войны, потом финансовая немоть русских моряков. И только в 1999 году, благодаря Игорю Федорову, десять наших подводников смогли приехать на 36-й конгресс во французский Брест.

Трудно представить себе, чтобы чилийские танкисты или пехотинцы, решив повидаться, скажем, со своими российскими коллегами по оружию, отправились за тридевять земель куда-нибудь в Наро-Фоминск или Тверь. Но именно это сделали чилийские подводники, совершив 18-часовой перелет из Сантьяго в Санкт-Петербург. И американским командирам ракетных атомарин вдруг так захотелось посидеть за одним столом с командирами некогда советских атомных ракетноносцев, что и они перемахнули через океан. А польские подводники во главе с капитаном 1-го ранга Эдвардом Кинасом и вообще, снарядив яхту, отправились на питерскую «ассамблею», преодолев девятибалльный шторм. И даже израильским подводникам понадобилось потолковать за чаркой чая с российскими моряками. О чем? Зачем? В чем секрет этого «подводно-дипломатического» феномена? Об этом чуть позже... А пока о двух воистину знаковых фигурах питерского конгресса.

Примиренные смертью

Герой Советского Союза адмирал флота Георгий Егоров и бывший лейтенант «Кригсмарине» Алвин Гуллманн воевали на Балтике. Первый, будучи старшим лейтенантом, командовал в годы войны малой подводной лодкой М-90; второй командовал сверхмалой подводной лодкой «Зеехунд». Оба пребывали тогда почти в одном звании и погружались в глубины одного и того же Балтийского моря. Разве что не выходили друг против друга в атаку («Зеехунд» Гуллманна охотился за английскими кораблями). Но встретились они здесь — на конгрессе — у большого

гранитного камня на лютеранском кладбище Кронштадта. На камне — чугунная доска, извещающая, что в сей земле покоится прах немецких подводников с U-250 и советских противолодочников с морского охотника МО-105. Сначала ударили немцы — с катера, поднятого на воздух торпедой, не спасся никто. Потом ответили балтийцы, накрыв U-250 глубинными бомбами. С германской субмарины спаслись лишь шесть человек вместе с командиром Вернером Шмидтом. Вскоре немецкую лодку подняли, поставили в кронштадтский док, извлекли из торпедных аппаратов секретные акустические торпеды, а из отсеков тела, которые и схоронили в дальнем углу чудом уцелевшего лютеранского кладбища. Несколько лет назад по инициативе морского историка Бориса Каржавина был поставлен этот первый в России общий российско-германский памятник бывшим лютым врагам, «примиренным смертью», как гласит выбитая на камне надпись.

— Я тоже командовал немецкой подводной лодкой, — сказал адмирал Егоров Гуллманну. — После войны десять трофейных «немок» вошли в состав нашего флота. Одна из них — Н-26 — и попала под мое начало...

На той субмарине мог бы служить со временем и Гуллманн, но история распорядилась иначе.

Георгий Михайлович Егоров командовал Северным флотом, достиг высшего существующего ныне адмиральского звания, получив бриллиантовую — «маршальскую» — звезду на галстук, в конце 70-х возглавлял Главный штаб ВМФ СССР. Судьба его невольного «коллеги» Алвина Гуллманна сложилась скромнее: после краха фашистской Германии ему, как бывшему офицеру «Кригсмарине», запрещалось занимать какие-либо командные должности на флоте и даже повышать свое образование. Алвин нанялся на торговое судно простым матросом. Много раз ходил в страны Западной Африки, потом переучился на штурмана и стал в 1953 году капитаном дальнего плавания. Его сухогруз «Зее Вандерер» хорошо знали в портах Конго, Нигерии... По иронии судьбы назва-

ние теплохода Гуллманна начиналось с того же слова, что и бывшей подлодки — «Зее...». Из десяти «зеехундов», ушедших в последний апрельский поход сорок пятого, в базу вернулся только один — тот, которым командовал 20-летний лейтенант-смертник. Впрочем, тогда он смотрел на свою судьбу не столь мрачно.

— Главное преимущество сверхмалой лодки, — рассказывает Гуллманн, — в сверхбыстром погружении. Мы с механиком ныряли за шесть секунд. Рекорд — четыре. Обычные лодки уходили под воду при самых экстренных действиях каждого члена экипажа за 27—30 секунд. Чаще всего это было слишком долго, чтобы укрыться на глубине от авиабомбы. Мы же могли подразнить летчиков, поиграть со смертью в кошки-мышки. А что вы хотите? Нам всем было по двадцать лет. Мальчишки, фенрихи...

Бывало так. Вижу, что английский самолет меня засек и разворачивается, чтобы набрать высоту для атаки. Я не спешу, даю ему возможность слегка удалиться. Как только он становится размером со шмеля — сигарету за борт, соскальзываю в рубочный люк на сиденье, задраиваю крышку над головой, и мы ныряем прямо с работающим дизелем. На безопасной глубине стопорим его и переходим на электродвижение...

— С работающим дизелем? А воздух откуда?

— Воздух цилиндры высасывали из самой лодки. Его и так там было не так уж много, но на несколько секунд подводного хода хватало. Конечно, ощущение не из приятных, когда из стальной бутылки выкачивают воздух — болят уши, круги перед глазами. Но на войне как на войне...

Есть что вспомнить и адмиралу Егорову. Из всех его рассказов в память врезался эпизод, когда подводная лодка Щ-310, на которой мой собеседник служил штурманом, выходила из Кронштадта в одну из самых жестоких бомбежек сорок первого года.

— Картина, которая открылась нашему взору, была жуткой. Всюду пожары — в Кронштадте, Ораниенбауме, Петергофе, Стрельне... Полыхало пламя на

Лисьем Носу. В полнеба расплылось зарево в самом Ленинграде. Казалось, вся Балтика в огне... Я спросил командира: «Куда возвращаться-то будем?» Ярошевич вместо ответа тихо сказал: «Молчи! Знаешь, что бывает за такие вопросы?..»

А после боевого похода мы, как и положено, вернулись в Кронштадт. Ведь мы из Кронштадта...

День Победы Егоров встретил в море на мостике своей «малютки».

Сняв беловерхую фуражку, адмирал долго смотрел с кронштадтского форта на взрытое ветром море, откуда ему и очень немногим подводникам повезло вернуться...

Судеб скрещение...

Три дня конгресса вобрали в себя множество событий — возложение венков на Пискаревском кладбище, общий молебен в Морском Николо-Богоявленском соборе, закладку аллеи Подводников в Петергофе. Но все же самым памятным стал день, проведенный в Кронштадте. В нем что ни шаг, то судеб скрещение...

...На чугунной доске со списками погибших экипажей польские гости конгресса обнаружили фамилии двух поляков: матрос-ефрейтор Тадеуш Ожимковский служил на немецкой подлодке U-250, краснофлотец Михаил Наливко — на советском охотнике М-105. Оба нашли свой последний причал на кронштадтской земле. Была в том грустная символика... Нечто подобное случалось и в наполеоновские времена, когда одни поляки под знаменами Бонапарта встречались на поле боя с другими поляками под стягами Кутузова. Об этом, а также о трагической судьбе польского подводного флота в годы Второй мировой войны говорили мы с бывшим командиром подводной лодки «Дзик» капитаном 1-го ранга Эдвардом Кинасом, главой польской делегации на конгрессе. Это он, заядлый яхтсмен, привел в Питер из Гдыни яхту «Секстант», доказав, что подводникам подвластны не только морские глубины, но и стихия

ветра — исконно моряцкая стихия. «Секстант» отдыхает после штормов у клубного причала в Шкиперском протоке, а мы, устроившись в тесной (подводникам к тесноте не привыкать), но уютной кают-компании, пьем доставленный из Польши «Живец» — конгресс продолжается.

— На обратном пути мы зайдем в Таллин, — говорит командор, — положим цветы у мемориальной доски нашему «Орлу»...

То была одна из самых героических авантур Второй мировой войны. Польская подводная лодка «Орел» пришла в Эстонию, чтобы укрыться в нейтральном порту от преследовавших ее фашистских кораблей. По международным законам корабль подлежал разоружению, а экипаж — интернированию. Однако подводники хотели сражаться против гитлеровцев и ночью, сняв эстонскую охрану, совершили по сути дела предерзкий побег в море на подводной лодке. С «Орла» уже были выгружены торпеды, из штурманской рубки изъяты карты. Польские моряки вслепую (нарисовав «карту» Балтики по памяти) сумели пробраться сквозь проливы, захваченные немцами, и прийти в Англию. Там, в составе британского флота они боролись с поработителями своей родины, топили вражеские суда, пока однажды сами не погибли в боевом походе.

В 1999 году в Таллин пришел новый «Орел» — третий по счету в польском флоте. Его моряки и установили на стенке Минной гавани памятную доску в честь отважных соотечественников. Далее планировался поход в Англию по маршруту храбрецов, но... не хватило финансов. У тех ребят не было ни денег, ни карт, ни торпед, и они дошли. Новый «Орел», дизельная подводная лодка типа «варшавянка» была построена на питерских верфях и передана польскому флоту в 1986 году. Теперь он входит в состав объединенных ВМС НАТО. Судьбы кораблей неисповедимы так же, как и их командиров.

Эдвард Кинас учился когда-то в Ленинграде, водил свою подводную лодку из Гдыни в Мурманск на совместные учения с нашим Северным флотом. Теперь у

него не укладывается в голове, что ему, как и многим другим его бывшим сослуживцам, запрещен вход на родные причалы. Там теперь натовская база, там теперь другой пропускной режим...

— Мы очень хотели, чтобы визит «Орла» в Петербург совпал бы с днями Международного конгресса, — говорит Кинас, — но вмешалась политика...

Право, стоило бы иным политикам поучиться духу взаимопонимания у тех, кто по долгу службы был призван топить друг друга.

«Браво, Зулу!»

«Скипетр Нептуна», оставленный на хранение в морской столице России, символ не менее, если не более почетный, чем пресловутый «Оскар» для кинематографистов. Ведь речь идет о всемирном признании заслуг страны в таком наукоемком и архисложном в технологическом, производственном, психологическом плане деле, как подводное плавание, как воинское мастерство в гидрокосмической сфере.

Выбирать в России место проведения конгресса не приходилось. Конечно же, Санкт-Петербург — научно-техническая колыбель подводного флота России. Именно здесь век назад была построена первая боевая подводная лодка нашего флота — «Дельфин». Именно здесь были разработаны проекты самой быстрой подводной лодки в мире К-162 и самой глубоководной К-278; их рекорды до сих пор никто не превзошел. Именно здесь покоится прах и первых создателей «Дельфина» — Беклемишева и Бубнова, и легендарного командира С-13 Александра Маринеско. Именно здесь здравствуют, слава Богу, герой «карибской корриды» командир Б-4 Рюрик Кетов, командир С-360, чей перископ напугал когда-то самого Эйзенхауэра, Валентин Козлов, и «флотский Маресьев» капитан 3-го ранга Сергей Лохов — не перечтешь всех героев, ветеранов и создателей подводного флота, живущих ныне в Питере. Незримыми участниками конгресса были и экипажи тех 38 советских под-

водных лодок, которые не вернулись к кронштадтским причалам с прошлой войны. О них говорили, о них помнили, за них пили.

Град Петра по праву принял регалию властителя подводного царства. И несмотря на нынешнюю нищету, не ударил перед гостями в грязь лицом. Напротив, просиял во всем блеске своих куполов, флотских мундиров и надраенной корабельной меди. Гостям конгресса Клуб моряков-подводников подарил Эрмитаж и фонтаны Петергофа, сцену Мариинки и форты Кронштадта, щедрые застолья в старейшем из морских училищ и роскошном банкетном зале гостиницы «Прибалтийская». А самое главное — подарил радушие моряцких сердец, помноженное на русское хлебосольство, традиционный дух подобных встреч, когда за общими столами нет ни морских сверхдержав, ни флотов третьего мира, ни адмиралов, ни старшин, — есть подводное братство. Надо было видеть чопорных британцев, которые, сняв пиджаки и засучив брюки до колен, исполнили на прощальном вечере старинный матросский танец... Такое они позволяют себе только на самых своих вечеринках.

Вот тут-то и кроется разгадка того, почему чилийские, равно как и французские, германские, российские, американские танкисты, пехотинцы, артиллеристы не устраивают подобных встреч: подводники с особой остротой ощущают не только свою личную, человеческую брэнность, но и брэнность всего мира, поскольку ходят по морям-океанам с наимогущественнейшим термоядерным оружием. Под прицелами подводных крейсеров ныне не корабли, а континенты. Тут — особая ответственность.

Вот почему подводники всех стран, воевавших когда-либо меж собой или все еще конфликтующих, положили за правило встречаться, знать друг друга в лицо, а не только по силуэтам подводных лодок. Это движение возникло само по себе, стихийно, и превратилось в мощное средство народной дипломатии. И то, что российские подводники тоже включились в международное общение, — большая личная

заслуга председателя Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников Игоря Курдина.

«Дорогие друзья из Клуба подводников! В ВМС США есть сигнал «БРАВО, ЗУЛУ» (BZ), который означает «Отличная работа». Это для вас. Фантастическая работа! Все говорят, что это был лучший из конгрессов... Поверьте на слово, мне не приходилось видеть ничего лучшего! Ли Стил (США)».

«В Париже днем шел дождь, вызвавший ностальгические воспоминания о друзьях, с которыми мы только что расстались. Все члены нашей группы переполнены чувствами от того приема, который оказали всем участникам конгресса. Будет трудно преодолеть вас в организации подобных встреч... Ален Петэш и все члены французской делегации».

Подобными посланиями была забита электронная почта клуба. Трудно представить, что столь престижную для чести государства акцию, точнее международный праздник души и сердца, в котором приняли участие свыше четырехсот посланцев четырнадцати флотов мира, устроили, организовали всего семь клубных энтузиастов — четыре женщины и трое бывших подводников. Как не назвать их имена: Лариса Морозова, Надежда Полякова, Ирина Руденко, Людмила Волощук, Валентина Леонова, Елена Кузнецова, Евгений Азнабаев, Игорь Козырь, Иван Малышев.

Так получилось, что заключительный день конгресса совпал с городским праздником Пива, которому были отданы все святоисторические места Петербурга — от Дворцовой площади до Невского проспекта. Но не пивной кураж, а законная гордость россиян должна была бы отметить тот день. День, когда Европа с Америкой персдали России «скипетр Нептуна».

Ходовые огни России

За вагонным окном — черный космос зимней российской ночи. В непроглядной темени — редкие огоньки. Страшно расстаться с уютным купе на каком-нибудь утонувшем в снегах вокзальчике, забы-

тым Богом и железнодорожным начальством. Все равно что прыгнуть за борт с корабля посреди океана. Экая глушь после Москвы! Поезд ушел, а ты остался. А дальше-то куда в начинающейся пурге? И где эта деревня Горюшка? И есть ли в ней жизнь?..

«...Аще молимся об экипаже...»

Бывшее монастырское село Горюшка — в версте от старинного града Данилова. Великий рельсовый путь, ведущий от Москвы к Тихому океану, круто поворачивает от Данилова на восток — на Дальний Восток. Туда-то и летит из разоренного, обезглавленного, но оживающего Казанского собора в Горюшке древняя молитва с престранными словами: «...Аще молимся об экипаже атомного подводного крейсера «Святой Георгий Победоносец».

При слове «атомный» старушки-прихожанки слегка вздрагивают.

Под рясу отец Георгий надевает полосатую флотскую тельняшку. Морская душа. Служил когда-то морю, теперь — Небу. Он встает рано и, как когда-то спешил к подъему флага, сейчас поспевает к утренней молитве. Творит ее истово и по полному чину, вместе с матушкой, перед домашними образами. Потом — без завтрака и утреннего чая — уходит на службу. Благо идти сквозь метель недалеко: храм его виден с порога...

Собор Казанской Божьей Матери напоминает израненный цусимский броненосец, чудом оставшийся на плаву. Некогда трехпрестольный о пяти главах чертог-красавец — самый большой в Ярославской епархии — за 70 лет воинствующего безбожия побывал поочередно и зерновым складом, и дизель-генераторной, и водонапорной башней, и «овощегнолицем»... Закрыли его в 1926 году, старинные образа враз лишились золотых и серебряных окладов и риз, роскошная богослужебная утварь, украшенная драгоценными камнями, «ушла по назначению», а печи

местного ВЧК и уездкома всю зиму топились иконами. В 1980 году доморощенные геростраты сожгли все пять огромных куполов. То было зрелище, достойное апокалипсиса, когда в пять костров запылал высоковерхий храм. А когда рухнул главный крест, местные механизаторы набросились на него с ножовками — думали, золотой... Увы! Кованый крест этот и сейчас хранится в доме настоятеля вместе с медным яблоком, многожды простреленным потехи ради из винтовок на заре советской власти. Список глумлений и кощунств можно продолжать до бесконечности. Остановимся на том, что даниловские байкеры носились на своих мотоциклах по просторной трапезной, как по арене цирка, а некий подвыпивший тракторист умудрился въехать туда на тракторе...

В доме отца Георгия приколоты на стене выписка из Евангелия от Матфея: «Смотрите, не ужасайтесь: ибо надлежит всему тому быть».

Глухо воет ветер в выбитых стеклах обезглавленного барабана, снег покрывает ступени клироса. Во все цвета плесени, сырости и инея расписаны стены собора. Но даже в мерзости запустения поражает он своим изначальным величием, архитектурным ладом, неистребимой духовностью. Место для горушкинского храма выбрал сам Иоанн Кронштадтский, а освящал его в лето 1918 года патриарх Тихон. За причастность к судьбе собора этих двух православных святых он и был внесен указом президента в реестр памятников федерального значения.

Храм в огромном соборе теплится лишь в одном уголке — в бывшем кабинете игуменьи. Сварная печка-«буржуйка» с коленчатой трубой, выходящей в окно, с трудом нагревает каменную келью. Норд-ост задувает так, что в молельне сизо от дыма, как в курной избе. Отслужить в таком угаре многочасовую службу — все равно что отстоять вахту в дизельном отсеке. Некоторые прихожане выходят в промерзшую трапезную — отдышаться. А батюшка остается, не

прерывая литургии ни на минуту. И только потом, в утешение себе и другим, кротко заметит:

— Ничего, ничего, надо и плоть свою немного помучить! Нечего ей над духом властвовать...

С тем же настроением выходит он и на Пасхальную всенощную в главный алтарь собора, не топленного все последние семьдесят лет.

Разумеется, создать нормальные условия для верующих — первейший долг настоятеля, и отец Георгий его отнюдь не чурается. Рассчитывать на помощь малосильного прихода или полуживого в Горушках совхоза не приходится. Даниловские власти собор не жалуют: его ремонт для городской казны — черная финансовая дыра. Вот и мечется настоятель между Ярославлем и Вологдой, Москвой и Петербургом в поисках благодетелей. Да, немного нынче охотников тратиться на купола провинциального храма. Реклама не та...

Куда и к кому он только не обращался: и в московскую мэрию, и в нефтяную фирму «Лукойл», даже — от великого отчаяния — в германский журнал «Штерн» и московское отделение процветающего на ниве быстрой и недешевой еды Макдональдса. Но отовсюду лишь вежливые отказы на красочных бланках. Их сельский священник подшивает в специальную папку, которая пухнет день ото дня.

Пишет отец Георгий пламенные воззвания к жертвователям и рассылает по российским газетам: «Помогите!» Откликнулись однажды аж из глубинной Сибири — из города Кемерово. Худо-бедно, а с помощью кемеровчан удалось закрыть кровлю, поднять два купола из пяти, застеклить окна, а их в соборе без малого сто проемов. Да и бьют их постоянно — то хулиганье, то птицы, привыкшие за многие годы вольно влетать под высокие своды.

По меркам одного человека сделано много, но безмерно мало в масштабах всего собора-мученика. Необходимы полтора десятка двустворчатых дверей, выданных когда-то сельчанами вместе с коробками, тонны кирпича, кубометры леса, ящики гвоздей, бочки с краской...

А служба в Казанском соборе правится в любое время года, даже в эти морозы, какие я подгадал в Данилове. Матушка Татьяна отговаривает мужа:

— Ведь ухо застудил. Не ходил бы сегодня...

В самом деле, в такую стужу едва ли больше трех старушек придет (отец Георгий знает их по именам, делам и бедам, как, впрочем, и всех остальных своих прихожанок), да и ухо бы побереечь не мешало, осложнение глухотой обернуться может.

— Меня от простуды служба лечит! — восклицает он всем своим благожелателям.

— И вправду лечит! — удивляется потом матушка. — Утром встает — совсем никакой. А возвращается бодрый, веселый, здоровый.

А все потому, думаю я, что служит он не по должности, а по долгу, по высокой вере, потому и воздается ему.

Храм Казанской Божьей Матери давно обезглашен: колокольню сломали. Колоколов нет. Ни звонаря, ни дьякона в Горушках, ни церковного старосты. Одна лишь алтарница бабка Клава в старпомах у отца Георгия ходит: и кадило раздует, и облачение подаст, и половики постелит, чтобы не так было холодно на ледяном полу стоять.

Есть нечто от первохристианских молений в пещерах в этих службах под сенью разоренного продрогшего собора. Говорят, молитвы, вознесенные из таких сирых храмов, слышнее Богу. Во всяком случае, прихожанки отца Георгия в это свято верят. Сам же настоятель верит еще и в то, что женская обитель в Горушках, существовавшая до 1926 года, однажды снова возродится. Главное — собор поднять да землю монастырскую отстоять.

Семинарист по прозвищу «Полундра»

Трудно заподозрить в осанистом долговласом и пышнобородом батюшке бывалого офицера-подводника, командира минно-торпедной боевой части крейсерской атомарины, имевшего дело с самым страшным оружием века — ядерным и термоядер-

ным. Но все это так. Отец Георгий и сейчас еще без запинки, как ектинию, отчеканит все команды вахтенного офицера: «По местам стоять! Со швартовых сниматься!.. Корабль к бою и походу экстренно приготовить!.. Слушаю корму-нос!»

Во имя чего столичный житель, блестящий морской офицер выбрал себе незавидный удел сельского попа, деревенского батюшки? Были у него под началом лихие матросы-торпедисты, теперь стали под его окормление согбенные старушки. Были походы через экватор и айсберги пролива Дрейка, теперь — обивание порогов.

Что это — форма ухода от постылой действительности? Новое «хождение в народ»? Гордыня?

Ни то, ни другое, ни третье. Это то, что мудрые старцы называли «духовное делание».

Подводные лодки, испытывая свой прочный корпус, совершают порой погружения на предельную глубину. Вот и капитан-лейтенант Усков испытывает крепость своего духа затяжным погружением во глубину донной России. Выдержит ли? Это его личное духовное делание, его новое служение стране.

Как же так получилось, что капитан-лейтенант Юрий Усков, оставив службу на водах, стал служить Небу? Впрочем, ничего невероятного тут нет. В истории русского флота найдется немало примеров, когда морские офицеры уходили на берег, в монастыри и посвящали свою жизнь Богу. Но ведь то в русском флоте, а в советском? В советском, пожалуй что, Усков был одним из первых.

Он мечтал стать командиром атомного подводного крейсера и делал для этого все. Но... Все началось с его резких выступлений на занятиях по марксистско-ленинской подготовке для офицерского состава. Капитан-лейтенант Усков позволил себе небезопасные споры с замполитом по части истории КПСС. На флоте еще остро помнили, чем закончилось правдоискательство балтийского офицера капитана 3-го ранга Саблина. Тем паче что бывший мятежный корабль

«Сторожевой» перегнали на Камчатку, где и служил беспартийный капитан-лейтенант Усков. Потом у него в каюте обнаружили крамольный номер журнала «Аврора» с издевательским поздравлением Брежневу по случаю 75-летнего юбилея. Представитель особого отдела вызвал инакомыслящего офицера на профилактическую беседу... Дело кончилось тем, что Ускова лишили допуска к секретам и к ядерному оружию. Служба его на подводной лодке теряла всякий смысл. Неблагонадежного офицера списали на берег — помощником военного коменданта поселка Рыбачий. И работенку дали не пыльную — строить подъездные дороги к военно-морской базе. То был полный крах военной карьеры, сознавать который было еще тягостнее оттого, что недавно женился и молодая семья только что пополнилась младенцем. И тогда он принял нелегкое решение оставить военную службу и начать новую жизнь. Местное начальство охотно уволило его в запас. И формулировку подыскали пообиднее: за «дискредитацию высокого звания советского офицера». Это произошло в 1984 году, и отправился Юрий Усков в родной Питер. Там он устроился рулевым-механиком на речной буксир. Зимой, когда встала Нева, поступил на курсы стропальщиков, чтобы работать в порту на разгрузке. Курсы находились по соседству с Ленинградской духовной семинарией. Однажды, привлеченный непонятными цветными огоньками в окнах соседнего здания, Усков вошел под старинные своды семинарии и...

— И почувствовал себя в ином мире. Мне было хорошо, как никогда. Душа вдруг перестала ныть. Мне не хотелось уходить. Я понял: это — мое.

Поступить сразу, как полагал по мирской наивности бывший моряк, в семинарию не удалось. Сначала ему назначили духовника — митрофорного протоиерея Василия, служившего в Спасо-Парголовской кладбищенской церкви. Тот принял неофита сердечно. Посмотрел ему в глаза и как в воду глянул: быть тебе, божий человек, настоятелем собора. От того прорицания до его исполнения прошло немало трудных лет.

В семинарии нового ученика прозвали Полундрой. Наверное, за ту авральную ярость, с какой недавний подводник взялся штудировать богословские дисциплины. Тогда же, на первом курсе, он был рукоположен в диаконы. А несколько позже и в священники. И снова, как в лейтенантские годы, — назначение на службу в далекие от столиц места.

Зачем посаду Циммервальд?

Среди ярославских городов с громкой — ярой — славой: Ростов Великий, Переславль-Залесский, Тутаев, городок Данилов едва ли не самый скромный да неприметный. Не бывали здесь вожди, не рождались великие умы, не гремели в его округе судьбоносные битвы, хотя в прошлую — Великую Отечественную — войну дал он стране девять Героев Советского Союза. Единственный памятник здесь всероссийского значения — собор Казанской Божьей Матери, что в пригородном селе Горушки.

Сначала молодой священник принял Никольскую церковь, что в центре города. Принял обезглавленной и обезображенной. Быстро поднял храм, организовал ремонт, приобрел необходимую церковную утварь. А вскоре, к недоумению многих, был переведен в Горушки — в бездоходный приход, в собор с раскрытой кровлей... Новое назначение отец Георгий принял безропотно: если надо, значит, надо. Значит, оценили. Непонятно лишь было, почему церковный орден за восстановление Никольской церкви получил его преемник, пришедший почти на готовое. Но жизнь, а может, и поучения старцев научили отца Георгия не задавать лишних вопросов. Переехал в село, в гнилой дом, с больным сыном и не очень здоровой матушкой. Холод, щели, комары из подвала. Прямо как в офицерской общаге на Камчатке.

В народе говорили, что не угодил питерский батюшка городским властям. Может, и в самом деле прогневал власть имущих тем, что первым заговорил в Данилове о больной топонимике города. На кой ляд древнему русскому посаду улица Циммервальда? А

Клары Цеткин, а Розы Люксембург, а Карла Либкнехта? Да и Киров с Крупской особым вниманием Данилов не баловали. Почитаешь уличные таблички — не город, а учебник истории КПСС! Но кому-то эти деятели были все еще милы. Так или иначе, иерей Усков угодил в ближнюю ссылку. Все-таки закваска в нем командирская, не семинаристская. На таких, как он, воду возят...

Возрождать собор начал батюшка не с куполов — с жилого дома — крепкого, просторного, удобного. Сразу же пошли кривотолки, мол, еще один «новый русский» объявился. И никому невдомек, что «поповские хоромы» принадлежат не лично отцу Георгию, а епархии, и строятся они под жилье для монахинь будущего монастыря, достойного грядущего тысячелетия.

Казалось бы, что может быть благоднее размеренной жизни сельского священника: крести детей, отпускай грехи да полни свой погребок соленьями-вареньями с собственного огорода. Однако жизнь отца Георгия полна нешуточных тревог и забот: то в храм залезут, стройматериалы вытащат, то на почте денежные пожертвования прикарманят, а то и вовсе булыжник ночью в окно влетит...

Народ тут, как, впрочем, и всюду, духовно запущенный, если не сказать — одичалый. Мышление — совхозное. А то и вовсе — криминальное. Потому и сына приходилось в школу водить под родительским присмотром. Намекали — дослужишься, батя... А он себе все новых забот искал.

Крест и якорь

Прослышал отец Георгий, что на Камчатке атомную подводную лодку нарекли «Святым Георгием Победоносцем» — в честь его ангела-хранителя. Нашлись добрые люди, которые оплатили ему авиабилеты до Петропавловска и обратно. Так он снова побывал в родной флотилии. Спустился в центральный пост корабля-тезки, посидел за пультом, прошел по отсекам, отобедал по старой памяти в офицерской кают-компании. А потом — в гарнизонном храме — исповедовал моряков, пожелавших причаститься Свя-

тых Таин. Уж в чем они ему каялись — тайна исповеди, но у отца Георгия и по сию пору глаза округляются, когда вспоминает он тот день: такого понаслушался!

— За флот наш скорблю всем сердцем! — вздыхает он куда как искренно. — Без флота мы — Русь. С флотом — Россия.

Поразили его обнаженность моряцких душ и ободранность корабельных бортов. Душу лечит слово — и их-то, целительных слов, припасено у отца Георгия немало — для самых темных, самых заблудших; а вот корабельному железу, как кожа телу, нужна краска. И не глянца ради. Как истинный моряк, Усков знает, с какой скоростью пожирает соленая морская вода лодочный металл. Потому и взялся добыть столь дефицитную ныне на всех флотах краску для дивизии стратегических подводных лодок. Благо в Ярославле свой лакокрасочный комбинат. Глава правительства Ярославской области пообещал решить проблему с краской. Однако ждать обещанного три года могут лишь люди, но не сверхсложные корабли. К тому же опасный горючий груз надо перебросить к камчатским берегам через всю Россию — и это тоже головная боль неутомонного отца Георгия.

Отец отца Георгия, бывлой фронтовик и кадровый военный, авиатор, воспринял крушение морской карьеры сына как личную драму. И новое — духовное — поприще Юрия его не обрадовало. Но шли годы и отставной авиатор все чаще заглядывал к сыну в храм. Он не осенял себя крестным знамением, не ставил свечку, а просто помогал по хозяйственной части — плотничал, столярил. Потом стал работать сторожем при церкви.

— Мы с матушкой все ждали, когда же он перекрестит лоб, — вспоминает отец Георгий. — Но так и не уловили этот момент. Просто видим однажды — стоит папа перед иконой и молится, как все прихожане...

* * *

Я уезжал из Данилова в такую же глухую зимнюю ночь, в какую приехал. Но мне легко было представить, как там, в непроглядной тьме, за невидимым со-

сновым бором, в незасветленном соборе, горят при фанерных царских воротах две лампы — красная и зеленая — точь-в-точь бортовые огни корабля, ходовые огни России.

Крещение принял подо льдом

На корабле Тихоокеанского флота «Камчатка» в мае 2000 года была открыта и освящена первая корабельная церковь в честь иконы Божьей Матери «Порт-Артурская». Освятил ее владыка Игнатий.

Атомный подводный крейсер стратегического назначения «Томск» шел под тяжелыми паковыми льдами с Кольского полуострова на Камчатку. Когда-то командирам за такие переходы давали «Золотые Звезды» Героев. Ныне подобные рейсы стали обычным для подводников-северян делом.

И все же этот поход был уникальным. Впервые на борту атомного подводного ракетоносца шел священник — епископ Камчатский владыка Игнатий. Ни один пастырь на планете не добирался к своей пастве столь необычным, многотрудным и опасным путем. Однако это была его добрая воля, и он получил на то благословение Патриарха Всея Руси Алексия II.

Можно считать, что для российского атомного флота это был смелый эксперимент: в одной из кают жилого отсека обосновался митрофорный член экипажа. Он был именно членом экипажа — не пассажиром, ибо пассажиров на подводных лодках не бывает; к тому же владыка, благо что позволял относительно молодой для его сана возраст, прошел весь положенный курс предпоходной подготовки, наравне с матросами, мичманами, офицерами. А это значит, что пришлось и из башни учебного бассейна всплывать, и из трубы торпедного аппарата выходить, и легководолазное снаряжение освоить, и все типы индивидуальных средств защиты не только изучить, но и применять в зависимости от той или иной аварийной ситуации.

Когда до выхода в море оставалось несколько дней, у епископа обострилась хроническая язва желудка. Владыка Игнатий три дня провел в посте и молитве, пока не обрел силы для нелегкой своей миссии.

И вот над рубкой атомарины надолго сомкнулись многометровые арктические льды. Все шло как обычно: вахта сменяла вахту, а на прокладочном столике штурмана крестик светоотметчика медленно переползал один меридиан за другим — с запада на восток. В положенное время священник благословлял трапезы в кают-компании, вел беседы с матросами, принимал всех, у кого была необходимость показаться, открыть и очистить свою душу...

И вдруг командир помрачнел: эхоледомер показывал над лодкой многометровый беспросветный панцирь, а эхолот показывал под килем близкий грунт. Лодка вошла в один из подводных желобов Центральной Арктики. И пространство между ледяной «крышей» и скалистым «полом» все сужалось. Один Бог знал, что там впереди... А если ледяная перемычка? Уже не развернуться — слишком тесно. И специальные торпеды, предназначенные для пробивки полыньи, не помогут — любой взрыв в «ледяном пенале» шарахнет мощным гидродинамическим ударом по самой лодке. Остается только одно — идти навстречу неизвестности.

Британские подводники в подобных ситуациях читают специальную молитву: «Святый Боже, услышь нас, рабов твоих, что ниже моря! Сделай так, чтобы мы не ослепли в темноте! И выведи нас к свету дня, что далеко над нами. Протяни нам руку Твою и подвигай нас медленно, но верно. Мы стремимся к Тебе из глубины. Даруй нам мирный сон. И позаботься о тех, кто любит нас в такой дали, пока мы не вернулись к ним, чтобы вдохнуть воздух родины и радоваться дождю. Услышь молитву нашу, Святый Боже, от слуг твоих, что ниже моря!»

Восемь моряков на российском крейсере попросили окрестить их, пока это еще возможно. Владыка Игнатий стал готовиться к совершению таинства, забыв про беды, которые поджидали корабль. Вместо

купели командир разрешил использовать маленький бассейн в зоне отдыха при сауне. Наверное, это был самый необычный обряд крещения за всю историю христианства — под водой и подо льдами, в соседстве с ядерным реактором и баллистическими ракетами. И окунались новокрещенные воистину в ледяную купель: воду в бассейн трюмные напустили прямо из-за борта — с глубины в двести метров, а там температура не превышала полутора градусов тепла.

По счастью, все обошлось, и атомарина благополучно вышла из подледной теснины, всплыла в назначенной точке и пришла в родную гавань. В гарнизонном храме города Вилючинска, перестроенного из бывшего продсклада и освященного в честь Всехвального Апостола Андрея Первозванного, владыка Игнатий совершил благодарственный молебен по случаю успешного завершения нелегкого похода. Кстати, царские ворота в этом скромном храме завешаны синекрестным Андреевским флагом — точно таким же, какой развевался и над водой, и подо льдами на атомном крейсере.

Кто же он, этот первый подводный святитель?

В миру владыку Игнатия звали Сергеем Геннадьевичем Пологрудовым. Родом он из Иркутска. На свет Божий явился вместе с первыми отечественными атомоходами — в 1956 году. После школы и физического факультета Иркутского университета два года служил в армии командиром взвода противотанковых управляемых реактивных снарядов. Лейтенант запаса Пологрудов вернулся в родной город и стал инженером Сибирского энергетического института. Потом ушел заведывать лабораторией в Институт хирургии. И вот что он рассказывает о том, как вступил на пастырскую стезю:

— Во мне постоянно шел какой-то внутренний поиск. Я интересовался музыкой, живописью, литературой, но в них меня больше волновала духовная сторона, нежели практическая. Сейчас я понимаю, что это были поиски Бога, хотя и неосознанные. И когда я встретился с владыкой Хризостомом, который тогда управлял нашей епархией, я уже понял,

что православие — это то, что мне нужно, чего я искал. Когда владыку перевели в Литву, я взял отпуск, поехал к нему и провел три месяца в монастыре. Там я окончательно убедился в том, что нахожусь на правильном пути. Вернулся в Иркутск, уволился и навсегда приехал в монастырь.

Эти простые и искренние слова подкреплены восемью годами жизни в Виленском Свято-Духовом монастыре. Там он получил новое имя — Игнатий.

— Первой моей духовной книгой была книга святителя Игнатия Брянченинова. Он и стал моим заочным духовным наставником, — говорит владыка. — И я попросил дать мне в монашестве имя моего небесного покровителя.

Бывший физик, офицер, инженер выбрал для себя отнюдь не самый простой и легкий путь в жизни: после восьми лет послушания — а это столько, сколько он в мирской жизни учился, служил и работал — он стал готовиться к переходу в самый строгий монастырь России: Валаамский. Но судьба сделала неожиданный поворот — Святейший Патриарх предложил иноку Игнатию занять кафедру Петропавловской и Камчатской епархии, оставшуюся вакантной после кончины архиепископа.

— Честно говоря, это не очень влекло меня, — признавался владыка Игнатий. — И тогда я написал в Печерский монастырь своему старцу Иоанну Крестьянкину. Он меня благословил положиться на волю Патриарха... В итоге в марте 1998 года меня рукоположили в епископы Камчатки.

Поход владыки Игнатия подо льдами на атомном подводном крейсере, безусловно, войдет и в историю православия, и в историю российского флота.

— Меня иногда спрашивают: не вызывала ли моя деятельность на корабле естественной ревности у помощника командира корабля по воспитательной части? Ничуть. Мы сотрудничали с Анатолием Бори-

совичем Тюрбеевым. Когда для литургии мне нужны были певчие-матросы, он договаривался с командирами об их подмене. А подменить человека при жестком сменном распорядке очень непросто. На второй день плавания мы с Анатолием Борисовичем вместе прошли по кораблю, предлагая желающим совершить таинство крещения.

В своем напутственном слове главком Куроедов, в частности, сказал: «Я хотел бы, чтобы ваша каюта была всегда открыта, чтобы каждый матрос, каждый мой сын мог прийти и открыть вам душу»...

Милостью Божьей это благое пожелание осуществилось. Часы духовного просвещения выявили всеобщую заинтересованность в вопросах веры и духовности, к истории Православной Церкви, ее обрядам и таинствам, к мастерству иконописи, жизнеописаниям святых. У подводников возникала потребность посоветоваться, как наладить семейные отношения, решить личные проблемы и даже как преобразовать жизнь в Отечестве. Конечно же, времени, выделенного для занятий в кают-компании, на эти цели было мало. Поэтому моряки меня приглашали к себе на вахту. И там, неторопливо и искренне, продолжались наши беседы. Командир, Сергей Васильевич, позволил мне беспрепятственно передвигаться по кораблю и посещать вахтенных и дежурных.

Каждый день я в своей каюте служил молебен о благополучии воинов, собирающихся на ратный подвиг. Иногда один, а иногда с некоторыми членами экипажа. А когда восемь человек изъявили желание pokреститься, я огласил их. К сожалению, обряд оглашения теперь проводится одновременно с крещением. Оглашение — значит наставление в основах веры. Прежде ему уделялось особое внимание. Ибо тот, кто хочет стать христианином, должен иметь ясные понятия о вере, Церкви и Боге. По Промыслу Божию, наше оглашение продолжалось две недели. Две недели лодка находилась подо льдами. Жизнь шла своим чередом, были отменены все посторонние занятия, в том числе и наши. Этого требовали правила безопасности. Однако, воспользовавшись правом свободного

передвижения, я посещал оглашенных в каютах и на вахтах. Эти дни даром не прошли. Моряки изучали молитвы, знакомились с основами вероучения.

А потом начали готовиться ко крещению. Состоялось оно 19 сентября. В бассейн подводной лодки налили холодной забортной воды, и все восемь человек приняли водное крещение. 21 сентября, в день Рождества Божьей Матери, впервые на подводной лодке, в подводном положении была совершена Божественная литургия. И вот что примечательно: перед литургией необходимо три дня говеть, то есть проводить время в посте и молитве. А пища в рационе — почти вся скоромная, направленная на поддержание сил физических. И тем не менее те, кто решил причаститься, три дня вкушали лишь хлеб и воду.

Некоторые моряки настолько заинтересовались вероучением, что за несколько недель изучили церковно-славянский язык. Это очень пригодилось на литургии. Один из мичманов пономарил, другой читал антифоны и Апостол. Кок испек просфоры. Не сразу они у него получились, но в конце концов все удалось как надо. Присутствовали на богослужении многие. Их молитва была настолько сосредоточенна и глубока, что я почти физически ощущал ее. И это несмотря на то, что у нас не было певчих, диакона. И обстановка мало напоминала храм.

Должен сказать, знакомство с православием заронило зерно в души многих. Когда я дал почитать Библию контр-адмиралу Илье Николаевичу Козлову, думал, для него это будет утомительно. Однако Илья Николаевич прочел священную книгу дважды и стал перечитывать в третий раз. Более того: он сочинил стихотворение о нашем переходе, используя в нем церковные понятия. А кроме того, начал создавать поэму об Иисусе Христе и даже стал писать икону Божьей Матери... Командир одной из боевых частей вспоминал впоследствии: «Захожу я на главный командный пункт и вижу: епископ читает инструкцию по борьбе за живучесть корабля, а командир дивизии — Библию». И добавил с улыбкой: «Жаль, фотоаппарата поблизости не было».

Покровительство Божье было очевидным. И оно способствовало безопасности нашего пути. Например, мы благополучно и быстро миновали два желоба — наиболее опасных участка пути, — когда расстояние между лодкой и льдом было совсем небольшим. Всякий раз, когда по учебной тревоге я прибывал на главный командный пункт, я старался наблюдать по приборам состояние льда на поверхности. Это можно было видеть по устройствам «Арфа», «НОК-1», «Север». Полыньи встречались крайне редко. И в случаях опасности лодка имела немного шансов всплыть на поверхность. А это главное в борьбе за живучесть.

...То, что произошло с моряками в походе, можно назвать по-разному. Пробуждение, очищение души, возврат к вечным ценностям.

Многие моряки интересовались вопросами веры. Узнали, что дома, в Рыбачьем, открыт храм в честь Андрея Первозванного. Однако после похода в храм никто не пришел. Я было подумал, что мои труды напрасны. Но Его Святейшество нисколько не сомневался, что такой опыт духовной работы с военными непременно получит дальнейшее развитие. Об этом, в частности, и говорится в его послании: «... Вы семя посадили. Когда оно взойдет, только Бог знает. А результаты будут».

И они есть. Выразилось это прежде всего в том, что у людей возникла потребность в духовном общении, которого в силу известных обстоятельств в последние десятилетия они были лишены. Вскоре после возвращения из Западной Лицы мне позвонил командир одной из боевых частей подводной лодки «Томск» и попросил о встрече. Он поделился проблемой нравственного порядка, попросил совета. А потом был звонок от капитана 2-го ранга Анатолия Борисовича Тюрбеева. Он попросил побеседовать с новобранцами. Несколько офицеров обратились с просьбой обвенчать их. Время от времени, бывая в Петропавловске, заходят в храм святителя Николая Чудотворца члены экипажа, а один из матросов, уехав домой, пишет письма, испрашивая духовных советов. Другой подводник, из старших офицеров,

стал церковным человеком. Женился, обвенчался, ведет православный образ жизни, посещает церковь.

Наконец начала восстанавливаться та крепкая духовная связь, что возникла между Церковью и Флотом с момента его основания. Связь Православия с защитниками Отечества. Вдумайтесь в смысл слова «защитник». Он — в корне «щит». Истинная вера — христианская, и военные — это и есть тот щит, который прикрывает Россию.

Эскадра проданных субмарин

Ракетная дизельная подводная лодка стояла у причала сразу под двумя военно-морскими флагами: советским, серпасто-молоткастым, и российским, синекрестным, Андреевским. Поднимаюсь по трапу, и рука невольно дергается, чтобы, как положено, отдать честь корабельной святыне. Но, во-первых, на мне не фуражка с «крабом», а туристская «идиотка» с большим козырьком, а во-вторых, и это самое важное, крейсерская подводная лодка К-484 вовсе уже не российский боевой корабль, а частная собственность одного финского предпринимателя, и стоит она не в родной гавани, а в дальнем углу хельсинкского морского порта. На мостике вместо верхнего вахтенного маячит зеленый гребень рыжего панка, который в нарушение всех корабельных правил и традиций сидит на планшире, упредев подошвы кроссовок в линзу перископа.

Все здесь режет глаз и возмущает душу: и зеркало комингса верхнего рубочного люка, облепленное жвачкой (на шлифованную сталь рубочного окружья, куда опускается крышка люка при погружении, не смеет ступить ничья нога), и жестянки из-под кока-колы на пульте ракетной стрельбы, и трюм центрального поста, почти доверху засыпанный пивными крышками, окурками, презервативами. Но больше всего поражает офицерская кают-компания во втором отсеке. Стол там был накрыт так, как устроители этого «милитари-шоу» представляют себе жизнь советских ли, российских морских офицеров: бутылки шампанского вперемешку с «московской»,

банки с осетровой икрой, колоды карт, раскрытый порножурнал... Овеществленный бред!

В носовом отсеке — распахнутые торпедные аппараты. Слава Богу, еще торпед нет... Поднимаюсь наверх в полном смятении духа. Как же так? Кто допустил такое глумление над боевым кораблем? Как вообще эта несчастная «катюша» (крейсерские лодки с индексом «К» зовут на флоте «катюшами») попала в иностранный порт?

Задаю эти вопросы сотруднику нашего посольства в Хельсинки и узнаю, что когда в 1994 году подводная лодка К-484 была выведена из корабельного состава Балтийского флота и предназначена для разделки на металл, ее купил, точнее, взял в аренду некий финский бизнесмен и поставил у причала в Хельсинки в качестве плавучего музея Холодной войны. Вход, разумеется, платный. В разгар туристского сезона «русская лодка» приносит немалую прибыль. Раньше у хозяина К-484 была в «аренде» другая наша субмарина — большая торпедная подлодка 641-го проекта, но она затонула при буксировке в Турку. Тем не менее стальная «овчинка» стоила выделки. Стоимость металла (с издержками на резку прочного корпуса) и в сравнение не идет с теми доходами, которые приносят туристы, шныряющие по отсекам «советской субмарины». Впрочем, никаким музеем на К-484 и не пахнет. Пахнет плавучим борделем, где любители сексэкзотики могут уединиться в любом понравившемся кубрике или даже в командирской каюте.

Как использовать приобретенный корабль, дело хозяйское. Но флаги-то, флаги великой морской державы по какому праву подняты над иностранной частной собственностью?! В Корабельном уставе ВМФ России записано: «Военно-морской флаг России, поднятый на корабле Военно-Морского Флота, является Боевым Знаменем корабля. Он символизирует государственную принадлежность и неприкосновенность корабля... Военно-морской флаг есть символ воинской чести и славы... Корабли Военно-Морского Флота России ни при каких обстоятельст-

вах не спускают своего флага перед противником, предпочитая гибель в бою...»

Неужели наш военно-морской атташе в Хельсинки никогда не читал и не слышал этих гордых слов?..

Всякий военный корабль, даже списанный на слом, — это не просто глыба металла. Это часть территории страны. Это оружие, даже если с его палубы демонтированы пушки. (Тем паче что все «пленные» наши подводные лодки стоят с торпедными аппаратами.) Кем только не клятое царское правительство выкупило у Японии свои цусимские броненосцы, в том числе и крейсер «Варяг». Выкупило державной чести ради, не по военной нужде (к 1916 году и «Полтава», и «Пересвет», и «Варяг» весьма устарели).

Я никогда не пойду на Зеленый Мыс — корабельное кладбище под Мурманском, где вместе с другими боевыми кораблями и рыбацкими судами ржавеет и наша подводная лодка. Видеть остов родного корабля так же страшно, как взирать на останки близкого человека. Рано или поздно Б-409, конечно же, разрежут «на иголки». Мой товарищ и коллега, служивший на точно такой же «букашке», только на Тихоокеанском флоте, капитан 2-го ранга Владимир Тыцких написал по сему грустному поводу стихи, которые легли на душу, конечно же, не мне одному:

Весь мир играл в Холодную войну.
Мы уходили молча от причала
И загоняли лодку в глубину —
И нас она из бездны поднимала.

В походах с февраля до января
Мы никого запомнить не просили,
Каких утрат нам стоили моря,
Каких земля нам стоила усилий.

Но, видевший в лицо вселенский мрак,
Теперь, ввиду открывшихся сомнений,
Я офицерский китель на пиджак
Сменил почти без горьких сожалений.

И командир мой бывший, и старпом,
Шинельки сняв, живут отныне с толком,
А лодка наша списана на лом,
Как говорят на флоте, — «на иголки».

И, никому не предъявляя счет,
Ржавая в грязной бухте, словно в луже,
Она лежит на дне и молча ждет
Прощения за боевую службу...

Ценой нечеловеческих усилий (некоторые «боевые службы» длились по 18 месяцев в отрыве от родных баз), ценой многих жертв, подводных аварий и катастроф мы выстояли в эту невидимую миру войну. И в память об этом сам Бог велел нам иметь свои мемориальные субмарины.

И Бог повелел...

«Фокстрот» на Преголе

«Надлежит вам беречь...»

Гавань исторических кораблей России... О ней мечтали, спорили, писали не один год. Благо перед глазами был живой пример: Портсмут, где англичане поставили на вечную стоянку и «Викторию» адмирала Нельсона, и броненосный пароход-фрегат «Вэриор», и реликтовый парусник «Мэри Роуз», и подводную лодку «Элианс», не считая чайный клипер «Катти Сарк» в Гринвиче и «Золотую лань» вкупе с крейсером времен Второй мировой войны «Белфаст» в Лондоне.

У российского флота знаменитых кораблей не меньше. Но честь «плыть в историю дальше» выпала разве что крейсеру «Аврора» да посыльному судну «Красный выпел», стоящему во Владивостоке.

Почти все наши корабли-герои были безжалостно и бездумно порезаны на металл: что крейсер «Киров», что ледокол «Ермак», что одна из первых подводных лодок «Судак», чудом сохранившаяся в Севастополе до 1976 года. Не осталось нигде ни одной «щуки», столь же популярной в годы Великой Отече-

ственной войны, как легендарная «тридцатьчетверка» среди танкистов. 42 лодки лежат на дне Балтики и из тех, что воевали, ни одной — на вечной стоянке. И лишь «народоволец» — Д-2 застыл на берегу Шкиперского протока, но то памятник не боевому кораблю, а первой советской подлодке.

Даже сверхмалую подводную лодку «пиранья» — гордость отечественного судостроения последних лет — и ту пустили в переплавку, презрев наставление основателя нашего флота: «Надлежит вам беречь остатки кораблей, яхт, галер, а буде упущено, то взыскано будет на вас и потомков ваших».

А ведь свой «музейный флот» имеют почти все морские державы: США, Франция, даже Греция почти век держит на плаву бронепалубный крейсер «Авероф», держит и содержит, не считаясь с расходами, потому что на таких кораблях рождаются души новых моряков, новых корабелов, новых магелланов. Да и архитектура кораблей не менее эстетична, чем «застывшая музыка» дворцов, храмов, замков.

О Гавани исторических кораблей много толковали и писали. Оппонентов не было, все сходились на одном: «Хорошо бы, конечно, но в наше время, при нашем безденежье — кто потянет?» Потянула женщина! Одна! Не стала много говорить, а взяла и сделала то, на что не смогла решиться дюжина самых пламенных флотолюбов: создала эту гавань не на море даже — на реке, в центре Калининграда, у набережной Петра Великого. Героиню этого воистину Гераклова подвига зовут Светлана Геннадьевна Сивкова — бывший ученый-океанограф, ныне директор Музея Мирового океана.

Сначала ее уговорами, трудами и слезами (невидимыми, впрочем, миру) удалось спасти от Вторчермета гордость российского научного флота — «Витязь». Рядом с ним встали на берегу два великолепных музейных корпуса, с такой коллекцией морских раритетов, какая составила бы честь любому европейскому музею подобного профиля. И вот новое деяние Сивковой — по носу у «Витязя» встала на веч-

ную стоянку большая океанская дизель-электрическая подводная лодка Б-413, корабль ностальгического назначения.

Светлана Сивкова, быть может, сама того не сознавая, поставила первый в России памятник подводникам послевоенного времени. Тем самым, что с честью выдержали 40-летнее противостояние в глубинах Мирового океана с объединенными флотами США, Англии, Франции, Германии.

Не расскажешь, не опишешь, что такое провести год в сверхтесных отсеках «дизелюхи», да еще в жарких морях. Тем более что наши ветераны не отличаются красноречием. Но всякий, кто проползет сквозь переборочные двери-люки из носа в корму, без лишних слов поймет, что такое подводная лодка. Не зря же говорят: лучше один раз увидеть... Замечательно, что все помещения корабля приведены к своему подлинному виду, а не подлажены, как прочие наши лодочные мемориалы, ради удобства экскурсантов.

Весьма удачно то, что для потомства сохранена подводная лодка именно 641-го проекта — самого удачного в техническом плане. (В западных справочниках он обозначен как «фокстрот», в отечественном обиходе — «букашка».) Ни один из «фокстротов» за все сорок с лишним лет существования этого типа субмарин не остался в морской пучине. Эта лодка великодушно «прощала» ошибки своим пилотам.

Многие годы «фокстроты» были инструментом большой политики, которую СССР противопоставлял натовской политике «канонерок», точнее, авианосно-ракетно-ядерного шантажа. Особенно отличились они во время Карибского кризиса, когда против четырех североморских «букашек» был брошен практически весь атлантический флот США. Субмарины типа Б-413 составляли первый эшелон ударных сил советского флота. Они охотились за американскими противолодочными атомаринами, которые подстерегали наши подводные ракетоносцы, выходявшие в стартовые районы. «Фокстроты» основательно обжили глубины Средиземноморья, Балтики, Черного моря, Северной Атлантики, арктических

морей. Их охотно покупали у нас страны третьего мира — Ливия, Алжир...

Наконец, они просто красивы, эти «фокстроты», эстетичны настолько, насколько может быть изящен снаряд для покорения глубин и подводного боя. И черное крыло боевой рубки последнего из семейства «фокстротов» замечательно вписалось в панораму старого Кенигсберга с только что возрожденным собором.

У чужого причала...

Стоят подводные лодки в Париже и Сиднее, в Хельсинки и Стокгольме, в Киле и Владивостоке... Всего в мире 69 таких мемориалов. Преобладают в этой музейной флотилии советско-российские субмарины. Именно их, купленных на металл, устанавливают как диковинные сувениры Холодной войны во многих странах мира. Это теперь престижно — завести свою русскую субмарину. Лодки стоят с креном и дифферентом — вот-вот затонут, что и случилось прошлой весной в Стокгольме...

Главный штаб ВМФ давно намеревается поставить на вечную стоянку первую нашу атомную подводную лодку К-3 и первый отечественный ракетный подводный атомоход К-19, печально известный своими жестокими авариями и жертвенным героизмом своих экипажей. Но, к сожалению, намерения эти остаются нереализованными.

Правда, говорят, что скоро на Москве-реке отшвартуется в качестве плавучего музея североморский — полярнинский — «фокстрот» Б-9. Поживем — увидим...

Есть женщины в русских портах...

Светлана Сивкова развязала туго затянутый межведомственный морской узел. Чем ее только не страшили: «Янтарь» (местная верфь) никогда подводных лодок не доковал и никто не знает, как их ставить на клети. Тем не менее корабели прекрасно справились с незнакомой задачей и подготовили подвод-

ную часть Б-413 к длительной стоянке на плаву. «Век с заводом не рассчитаешься!» Расплатилась. Город помог. Мэр Калининграда, бывший моряк, распорядился принять стоимость ремонтных работ по лодке в погашение части долгов «Янтаря» городу. «По реке с такой осадкой не протащите — подводные кабельные трассы порвете!» Протащили с помощью гидрографов и лоцманов, ничего не повредив на дне Преголи. «К стенке не поставите — глубина мала. Землечерпалку тащить надо. Дорогое удовольствие». Выручил флот: пригнали плавучий причал, у него и поставили.

— Народ у нас что надо! — восхищается Светлана Геннадьевна. — Меня не спрашивали «сколько заплатите?». Спрашивали «когда надо сделать?».

Самый последний барьер выставили пожарные: музей открывать нельзя. У нас нет инструкции по пожарной безопасности подводных лодок на реках! Но и эту проблему решили.

Тут надо сказать, что главным и очень могущественным помощником Светланы Сивковой стал не кто иной, как командующий Балтийским флотом адмирал Владимир Егоров. Это он, дальновидно и мудро оценив идею директора Музея Мирового океана насчет гавани исторических кораблей, распорядился передать (не продать!) на баланс музея выслужившую срок субмарину. Более того, приказал перегнать ее из Кронштадта в Балтийск, снарядить всем недостающим, пригнать плавпричал, найти временную команду трюмных и электриков... Да разве все перечислишь? По его же указанию курсанты Калининградского военно-морского училища будут нести вахты на Б-413. И им практика, и музею подмога.

Честь оружия зависит от чести воина, им владеющего. Светлана Сивкова помогла нашему подводному флоту отстоять свою честь, за что и была удостоена командующим Балтийским флотом офицерского звания «капитан-лейтенант запаса». Очень справедливое решение, в поучительный пример многим представителям сильного пола. Не директор теперь Сивкова — капитан гавани исторических кораблей.

А она уже снова хлопочет: подбирает место, где встанет судно космической связи «Космонавт Пацаев», обеспечивавшее многие космические достижения страны. Хлопочет насчет старого морского тральщика, надеется, что и изрядно поплававший на своем веку под парусами четырехмачтовый барк «Крузенштерн» займет со временем место у музейного причала...

Шагаю по свежеокрашенной палубе, перелезаю через высоченные комингсы... Вот моя каютка, вот мое место в кают-компании... В седьмом отсеке натыкаюсь на экспонат, от которого пробегают мурашки по спине. Флагшток с затонувшей подводной лодки «Комсомолец»... Его поднял с глубины в полтора километра наш обитаемый аппарат «Мир». На древке обрывки флага, под которым атомарина ушла на свою последнюю глубину. Под ним погибли сорок два подводника...

Песня, ставшая подлинным гимном подводников, была написана Александрой Пахмутовой на борту одной из таких «фокстротов» в Полярном. Ее поют на всех флотах, на всех подводничьих застольях: «Когда усталая подлодка из глубины идет домой...» Она наконец-то пришла домой после сорокалетнего плавания. И встала, глядя лобовыми иллюминаторами на собор, а линзами перископа — в вечность.

Потаённый праздник России

Об этом празднике Россия не узнала, хотя причастна к нему пятьюстами своими городами и доброй тысячью сел. Поначалу думалось — оно и лучше: устал народ от юбилеев. Теперь жалею, что не было там ни телевидения, ни прессы. А зря. О том, что происходило в городе-гавани Гаджиево, должен знать каждый.

Впрочем, далеко не каждому известно, в какой части нашей все еще необъятной карты искать этот заполярный городок, обнявший берега сразу двух бухт: губу Оленью и губу Ягельную. Да и переименовывался он в целях секретности четырежды: Ягельный, он

же Мурманск-130, он же Скалистый, он же Гаджиево. Там, на самом севере Кольского полуострова, — чуть выше 69-й параллели, ближе к выходу в открытое море, вот уже 30 лет стоит флотилия атомных подводных лодок стратегического назначения. О ней бы, о ее кораблях и моряках впору песни складывать, ибо:

гаджиевская флотилия — родоначальница наших стратегических ядерных сил морского базирования; в общей сложности двести лет провели под водой на боевом патрулировании ее атомарины;

шесть раз гаджиевцы покоряли Северный полюс, ходили во все океаны планеты, не раз наведывались по делам боевой службы за экватор, мыс Горн и в пролив Дрейка;

каждый третий Герой на Северном флоте — с гаджиевской флотилии.

Она родилась не на пустом месте. Еще в 1916 году в Екатерининскую гавань Кольского залива была переброшена первая русская боевая подводная лодка «Дельфин». Затем на флотилию Северного Ледовитого океана пришла из Италии подводная лодка «Святой Георгий». Официальный день рождения Третьей флотилии — 14 декабря 1969 года. Но за тринадцать лет до того в бухту Ягельная пришли дизельные субмарины под командованием подводного аса минувшей войны Героя Советского Союза Николая Лунина, того самого легендарного Лунина, который атаковал один из лучших линкоров фашистской Германии «Тирпиц». Его бригада, «отселенная» из Полярного в Ягельную пустынь, очень скоро превратилась в дивизию ракетных подводных лодок, та — в эскадру, составившую в конце концов боевое ядро флотилии.

Существование нового объединения началось с рекорда: в сентябре 1969 года ушел на немыслимую для того времени глубину в 400 метров подводный ракетоносец К-207 под командованием капитана 1-го ранга Эдуарда Ковалева. Это было экспериментальное глубоководное погружение с негарантированным всплытием. Они всплыли. А чуть позже второй рекорд: ракетный крейсер стратегического назначения К-140 (командир капитан 2-го ранга Юрий Беке-

тов) впервые в мире выполнил восьмиракетный залп. Потом капитан 2-го ранга Сергей Егоров «улучшит» его еще на восемь ракет — выпустит их в небо как автоматную очередь, одну за другой.

И все последующие годы этот знак качества и риска — «впервые в мире» — будет сопутствовать многим ратным делам гаджиевцев.

Я никогда не видел сразу столько настоящих мужчин — ледовых командиров, арктических первопроходцев, ракетных снайперов, подводных рекорсменов, людей немыслимого риска и такой же немереной отваги. Они собрались здесь по «большому сбору» своего потаённого праздника со всей страны — цвет и соль стратегического флота России. Золото орденов и широких погон не затмевало серебро седины. Каждый — легенда, но легенда, увы, грифованная: свершения одного — «для служебного пользования», а подвиг другого и вовсе — «совершенно секретен». Но даже то, что можно о них узнать, учащает биение сердца. Контр-адмирал Александр Берзин. Когда он носил на погонах всего две звезды кавторанга, он совершил то, что не снилось и Жюль Верну: обошел на своем подводном крейсере ледяной купол планеты по всему периметру Арктики, форсировав мелководное Чукотское море по желобу Геральда. Порой его атомоход влезал в такую теснину между льдом и грунтом, что под килем и над рубкой оставались лишь пресловутые «семь футов». Он с честью проделал небывалую арктическую «кругосветку». Но «Золотую Звезду» Героя России получил лишь недавно — за то, что завершил дело, начатое Георгием Седовым: водрузил синекрестный Андреевский флаг во льдах Северного полюса. Это произошло в июле 1994 года — стратегический подводный крейсер К-18 (командир капитан 1-го ранга Юрий Юрченко, старший на борту контр-адмирал Александр Берзин) всплыл в самой недоступной точке планеты с целым ракетодомом...

Потом отсюда — с макушки земного шара — гаджиевцы первыми в мире (отнюдь не из любви к ре-

кордам) освоят запуск баллистических ракет. Начал этому нелегкому умению еще в 1972 году положил капитан 1-го ранга А. Афанасьев на своей «аннушке», как называют на флотилии подводные крейсера проекта 667А.

Здесь, в глухотных лапландских бухтах, где еще стояли по берегам каменные идолы лопарей — сейды, осваивалась самая сложная в истории цивилизации машинерия: атомоходные подводные ракетодомы. Именно сюда, в Гаджиево, приехал к первоходцам гидрокосмоса первый космонавт планеты. Именно здесь, на борту К-149 Юрий Гагарин честно признался: «Ваши корабли посложнее космических!» Несколько раньше «бог» ракетной техники Сергей Королев произнес еще одну знаменательную фразу. Ему предложили создать ракету для подводного старта. Он сказал: «Ракета под водой — это абсурд. Но именно поэтому я возьмусь это сделать».

И сделал... Знал бы Королев, что, однажды стартовав именно из-под воды, лодочные ракеты будут не только покрывать межконтинентальные расстояния, но и запускать в космос искусственные спутники Земли. Впервые это блестяще осуществил экипаж гаджиевского подводного крейсера К-407 под командованием капитана 1-го ранга Александра Моисеева. 7 июля 1998 года в истории освоения космического пространства моряки-гаджиевцы открыли новую страницу: из глубин Баренцева моря на околоземную орбиту штатной корабельной ракетой был выведен искусственный спутник Земли. В апогее он удалялся на 829 километров. Это был самый мирный «выстрел» военного корабля — десятикилограммовый агрегат германского производства «Тубсат-Н» обеспечивал со своей орбиты мобильную наземную связь, исследовал магнитные аномалии, вел подсчет численности северных оленей.

Не угрожал миру и запуск «почтовой ракеты» с борта подводного крейсера «Рязань» под командованием капитана 1-го ранга В. Баженова. Всего за 20 минут баллистическая ракета, чья головная часть была набита письмами, значками, конвертами со

спецгашением, перебросила «посылку» за девять тысяч километров — от берегов Лапландии к вулканам Камчатки. Гаджиевскую атомарину тут же внесли в Книгу рекордов Гиннесса как первооткрывательницу самой быстрой в мире ракетной почты.

Если российские города еще не слышали ракетного воя, если российская армия еще может громить на своей территории бандитов без особой оглядки на натовских генералов, то только потому, что здесь, на последнем — арктическом — рубеже России стоит в постоянной готовности подводная флотилия стратегических ракетноносцев. Их командиры научились не только укрываться под толщей паковых льдов, но и наносить ответные удары из любой точки Арктики, стрелять ракетами из-под льда. И это не факирский трюк, а хорошо отработанный боевой прием. Первым его освоил еще в 1982 году экипаж капитана 2-го ранга В. Патрушева, который торпедами взорвал ледяной панцирь над лодкой, та всплыла в полынье и выпустила баллистические ракеты в заданный район. С тем и вошла К-92 в историю отечественного флота.

И вот они собрались все вместе, покинув на время мостики и центральные посты, штабные кабинеты и московские квартиры.

Здесь никто ничем не кичился, здесь — гордились: проектами своих кораблей — «азами», «букашками», БДРами и БДРМами... Здесь не хвастали курортами на экзотических островах. И Канары, и Гавайи они в лучшем случае видели разве что в свои командирские перископы. Но они бывали там, где бывали только они, — в самых жутких и мрачных уголках гидрокосмоса. Они лавировали под ледяными клыками паковых льдов и зависали в Бермудском треугольнике близ коварного подводного вулкана Якутат, они пробирались по желобу Геральда сквозь мелководье Чукотского моря и кружили над километровыми безднами Великого океана, они проламывали рубками лед на Северном полюсе и огибали под водой «кладбище кораблей» — мыс Доб-

рой Надежды... Вот уж о ком можно сказать — им все моря и океаны по головку перископа.

И самое главное: все эти мореходные подвиги были подчинены стратегическим задачам обороны СССР. В той необъявленной, но реальной Холодной войне, которая с особым накалом разгорелась в 80-е годы, гаджиевская флотилия была козырной картой. Когда дуэльный барьер в термоядерной войне был сокращен пентагоновскими стратегами до шести минут подлетного времени, гаджиевские подводные ракетоносцы заняли свои позиции у восточных берегов США, сведя на нет выигрыш НАТО в первом залпе. Чего это стоило, знают только подводники. Некоторые командиры уходили на боевую службу в Атлантику по три раза в год. Командир К-140 Александр Козлов перенес в море обширный инфаркт, но корабля не покинул. В груди капитана 1-го ранга Юрия Бакалдина бьется четырежды шунтированное сердце — память о том отчаянном подводном противостоянии. Резанула по сердцу капитана 1-го ранга Игоря Британова гибель родного корабля в Саргассовом море...

Тост командующего флотилией вице-адмирала Сергея Симоненко:

— Товарищи офицеры, наполнить бокалы! Уключины вставить, весла разобрать!.. Я предлагаю выпить за ключевую фигуру на флоте — за командира. В физическом плане — это тело, которое мгновенно засыпает от усталости и тут же просыпается от ответственности.

Многим из присутствующих здесь хорошо ведомо чувство командирского одиночества. Когда ты один в каюте, за спиной у тебя полторааста человек и уйма ядерных боеголовок, а голова одна, и посоветоваться не с кем. И надо принимать решение. Без права на ошибку... Прошу командиров встать!

Поднялись почти все — и те, кто сегодня стоит на мостиках, и те, кто стоял когда-то...

Зачтен флотилии и еще один мировой рекорд, правда, грустного свойства: в ее составе находится самая старая в мире атомная подводная лодка — К-395.

Ей уже более тридцати лет. Это предел для кораблей такого класса. Но атомарина в боевом строю. На ней все отлажено, отдраено так, что хоть на парад, хоть в полигон. Понятно, что не от хорошей жизни такое долгожительство — новые корабли теперь поступают на флот редко. Потому и берегут моряки то, что есть: незавидна участь «безлошадного» экипажа...

Гаджиевскую флотилию, как, впрочем, и весь Северный флот спасли от погрома «гарвардских мальчиков» российские города. Точно так же, как в старину принимали они на постой и прокорм русские полки, берут они и сейчас на свой кошт экипажи подводных и надводных крейсеров. Потому и соседствуют у одних причалов «Вологда» и «Владикавказ», «Орел» и «Оренбург», «Карелия» и «Тула», «Тверь» и «Верхотурье»... Эта новая география России начертана на бортах и рубках ее кораблей. Шефы? Не то слово! Спасатели. Други. Кормильцы.

Не знаю, сколько бы продержался флот на сечке да мороженой картошке. Казенный паек матроса скуден, как сиротская миска. Но с Урала и Поволжья, с Южной России и с Северного Кавказа, с Черноземья и Нечерноземья идут на Кольский полуостров автофургоны, набитые овощами и крупами, сахаром и консервами, соленьями, яблоками... Как в годы войны, горожане становой России шлют своим подопечным экипажам полушубки и рукавицы, доски для ремонта казарм и краску для ободравшихся кораблей, книги и баяны, табак и конфеты, зубную пасту и почтовые конверты... Шлют своих песенников и сами к землякам навешиваются, ибо, слава Богу, большинство наших губернаторов разделяют убеждение Петра Столыпина, что «не настолько Россия обнищала, чтобы отказаться от своих морей», ибо памятны им и слова Екатерины Великой: «Если флот наш истратится, то и все наши дела в упадок придут».

Есть и еще один стратегический резерв у Третьей флотилии. О нем сказал в традиционном втором тосте вице-адмирал Сергей Симоненко:

— За наших женщин, которые отправились с на-

ми на край света, которые в крутом безденежье варили нам суп из топора, ставили детей на крыло, которые столько ждали нас из морей, седея порой от «сообщений ТАСС» на глазах своих совсем не седых еще матерей...

* * *

Одна из самых красивых женщин флотилии — Валерия Красовская, жена помощника командира «Брянска», в День подводника встала раньше мужа. Вместе с женой лодочного мичмана Ольгой Таранец она отвезла на причал, где стоит их корабль, несколько корзин с напеченными впрок пирогами. Пошли к праздничному завтраку экипажа. И я там был, чай-кофе пил, а домашнего пирожка не досталось — вся выпечка мгновенно разошлась по отсекам. Зато я узнал, что нахожусь на борту в некотором смысле исторической подводной лодки. Она была ровно тысячной по счету спущенных с российских стапелей субмарин.

* * *

На подводный крейсер К-407 удалось выбраться лишь тогда, когда над гаванью всплыла полная мартовская луна. Атомарина стояла у ракетного причала, на котором громоздилось эшафотоподобное ракетопогрузочное устройство, прозванное местными остряками «виселицей». Массивная черная рубка с двух крыльях, горбатая спина подводного корабля раскатом с добрый лыжный трамплин составляли с высокими пилонами «плахи» престранную конструкцию космического вида. Сквозь стальные ее балки проглядывали звезды... Мы шагали по крышкам ракетных шахт вместе с бывшим командиром К-407 Игорем Курдиным. Волновались оба: Курдин потому, что встречался с кораблем командирской младости. Я — потому, что понимал, на палубу какого корабля вступаю. К-407, он же «Новомосковск», безусловно, войдет в историю последнего десятилетия уходящего века как самый деятельный, результативный корабль. В то время как большая часть флота прозябала у при-

чалов, «четырееста седьмая» волей судьбы и большого начальства чаще других выходила в моря, творя в них дивные дела. Это она выдала рекордный 16-ракетный залп, это с ее борта был запущен в космос спутник, это она стреляла ракетой с Северного полюса, это она выдержала в марте 1993 года подводный таран американской атакующей подлодки «Грейлинг», которая получила при этом такие повреждения, что была списана на слом... Сопровождавший нас старпом показал след того рокового для вторгшегося в наши терводы «Грейлинга» столкновения.

Мы спустились в центральный пост, прошли по отсекам. Все ракетные шахты были помечены красными звездочками — по числу пусков. Бросилось в глаза, что на переборках в каютах нет ни одной фривольной картинки. Более того — в салоне командира висела икона Божьей Матери «Взыскание погибших».

— В разгар перестройки, — рассказывал Курдин, — мы с моим преемником капитаном 1-го ранга Андреем Булгаковым решили освятить корабль и пригласили из Колы батюшку. Однако в те смутные времена флотское начальство еще не определило свое отношение к религии и церкви, поэтому священника дальше КПП не пропустили. Мы встретили его у шлагбаума, извинились, объяснили ситуацию... Он все понял и ничуть не обиделся. Достал икону Николая Чудотворца, благословил ею нас — спаси и сохрани! — и подарил на счастье. И вот вместо портрета Карла Маркса, висевшего у нас в центральном посту, я прикрепил икону покровителя моряков. Так и ходили с Николой Морским на все наши рекордные дела — и на 16-ракетный залп, и на запуск спутника в космос...

Икона эта и теперь была на борту — висела в каюте нового командира, Александра Моисеева. А на другой переборке — изречение командующего флотилией: «Самая страшная пробоина на корабле — это дырка в голове командира».

Слава Богу, с головой у командира К-407 был полный порядок.

И еще были ветераны. Седые адмиралы и капетан-ранги, которые одним видом своим возвращали замусоленному собесу и пионервожатым слову «ветеран» его первородный суровый ореол. То была старая гвардия молодого — атомного — флота. Сразу четыре бывших командующих флотилией стали в ряд со своим нынешним преемником вице-адмиралом Сергеем Симоненко: адмиралы Иван Литвинов и Вячеслав Попов, вице-адмиралы Лев Матушкин и Юрий Сухачев... Жаль — не смог присоединиться к ним адмирал флота Владимир Чернавин — последний главком ВМФ СССР и первый главнокомандующий Военно-морским флотом России. Он тоже «родом» из Гаджиева, и это ему принадлежит честь первой полукругосветной проводки «стратега» через три океана — с Севера на Тихий — через не хоженный подводными ракетноносцами пролив Дрейка, почти всегда забитый антарктическими айсбергами.

За свои подвиги, рекорды, свершения они расплачивались порой жизнями: сжигали легкие в парах ракетного окислителя и корчились в муках кессонной болезни, умирали, хватанув смертельную дозу «жестких гамм» или надышавшись угарного газа, застывали в ледяной воде и заживо сгорали в объемных пожарах... Они знали смерть. Но знавали они и великую любовь. Сюда, на край земли, которая так и называлась — Крайний Север, приезжали с ними самые красивые и самые верные женщины, они пытались свое семейное счастье во мраке полярных ночей под разгульный вой клейменого ветра, в безденежье, в безвестии исчезнувших под океанскими льдами мужей. А те писали им письма и песни: «И вас разбудят наши якоря!..»

Я не раз бывал на всевозможных банкетах, но только в Гаджиеве увидел, как официальное торжество перетекает вдруг в тесное застолье побратимов, когда на несколько минут исчезают чины и ранги, когда адмиралы и офицеры превращаются в курсантов и, встав в единый полукруг, поют под мичманскую гитару песнь-судьбу — одну на всех:

Но наступит час и вздрогнут дизеля.
И походный марш обрушится на скалы.
И детей своих сутулая земля
В путь проводит лишь безмолвием усталым...

Сверкая золотом погон, придерживая кортики,
они взбегали в тонком звоне медалей по короткому
трапу на сцену и принимали из рук комфлота, про-
шедшего 25 «автономок», боевые ордена.

— Служу Отечеству!

И это не ритуальная фраза, а чистая правда. Они
служат Отечеству, и как служат! Это в их честь фло-
тильский бард, старший мичман Николай Лактио-
нов сложил песню:

Кто сказал, что есть высокие слова,
Тот не видел взлет Андреевского флага.
Будут вечными, покуда Русь жива,
Честь и мужество, геройство и отвага!

Они могут все: обогнуть земной шар под водой и
разомкнуть сплоченные льды над головой, постро-
ить казарму на вечной мерзлоте и воздвигнуть храм
на скальном грунте, запустить спутник в космос и
мастерски забить шар в лузу (кстати, бильярдные
столы они тоже делают сами), их пальцы привычны
к клавишам ядерных пультов и салонных роялей.
Они пишут отчеты о ракетных атаках и прекрасные
песни.

Они могут все. Они не могут лишь одного — жить
без моря и кораблей.

Октябрь 2000 г.

СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ И СПЕЦИАЛЬНЫХ ВЫРАЖЕНИЙ

Атомарина — атомная подводная лодка.

Баталер — лицо, ведающее на кораблях вещевым, продовольственным, шкиперским и другим снабжением.

Бить зарядку — заряжать аккумуляторные батареи от дизель-генераторов на поверхности моря.

Боновые ворота — проход в подводных заграждениях, перекрывающих вход в гавань.

Борна — токосъемная пробка аккумулятора.

Бушприт — горизонтальный или наклонный брус, выступающий за форштевень парусного судна.

Буй — плавучий знак для обозначения опасных участков, мест затонувших кораблей и пр. Аварийно-спасательный буй выпускается с затонувшей подводной лодки для обозначения ее места на грунте и связи с ней. Буй-маркер — плавучее сигнальное устройство для обозначения, например, точки погружения подводной лодки. Буй-«слухач» (радиогидроакустический буй) предназначен для обнаружения подводной лодки в погруженном положении.

«Бульба» — (правильно «бульб») — утолщение в носовой части корабля, повышающее гидродинамические качества корпуса.

БЧ-5 — одна из семи боевых частей корабля — электромеханическая. **БЧ-1** — штурманская,

БЧ-2 — ракетно-артиллерийская, **БЧ-3** — минно-торпедная,

БЧ-4 — боевая часть связи, **БЧ-6** — авиационная боевая часть,

БЧ-7 — боевая часть управления.

Галс — отрезок пути корабля от поворота до поворота.

Гафель — наклонный рей, прикрепленный к верхней части мачты. Служит для подъема флагов и сигналов.

Гюйс — специальный военно-морской флаг, поднимаемый на гюйсштоке в носовой части кораблей 1-го и 2-го рангов.

ГОН — главный осушительный насос на подводной лодке.

Дифферент — наклон в продольной плоскости. В сторону носа — носовой д.; в сторону кормы — кормовой.

Дейдвудные сальники — сальники, уплотняющие зазор в месте прохода гребного вала сквозь корпус корабля.

Дуть балласт — продувание балластных цистерн сжатым воздухом при всплытии подводной лодки.

Звукоподводная связь — система связи, позволяющая вести переговоры с погруженной подводной лодкой.

Зенитный перископ — перископ с увеличенным углом зрения, предназначенный для визуального обнаружения летательных аппаратов противника.

Изобата — линия постоянных глубин.

Кабельтов — морская мера длины, десятая часть мили — 185,2 метра.

Картушка — диск или кольцо, укрепляемое на подвижной системе компаса для удобства ориентирования по странам света.

Кетгут — хирургическая нить для зашивания ран, разрывов.

Киповая планка, кнехт — швартовые приспособления.

Комингс — высокий порог в проеме корабельных дверей, лазов.

Комингс-площадка — широкое плоское кольцо вокруг аварийного люка для стыковки со спасательным аппаратом.

Кокора — цилиндрический футляр для торпедных запалов.

Кремальера — зубчатый механический запор; приводится в действие рычагом или маховиком.

Лаг — прибор для измерения скорости корабля.

ЛОХ — система химического пожаротушения на подводных лодках.

Магнитомер — поисковый прибор, определяющий подводную лодку по ее магнитному полю.

Мидель — самая широкая часть судового корпуса.

Мидчель — подшипник гребного вала, названный по имени изобретателя. **Мидчелист** — специалист, обслуживающий линии гребных валов.

НСС — предупреждение о «неполном служебном соответствии», мера дисциплинарного наказания, применяемая к офицерам и мичманам.

Обрез — корабельная емкость наподобие таза.

Пеленг — угол между курсом корабля и направлением на цель.

Перископная глубина — глубина, на которой возможно пользоваться перископом. Обычно 12—18 метров.

Прочный корпус — герметическая стальная оболочка подводной лодки. Сюда же входит «прочная (боевая) рубка».

«Пузырь в нос (в корму)!» — команда, подающаяся на подводных лодках в особых случаях плавания для частичного продувания балластных цистерн.

РДП — работа дизеля под водой. Режим подводного плавания, при котором воздух к дизелям засасывается через специальное выдвижное устройство (шахта РДП).

РКП — работа компрессора под водой. Режим подводного плавания атомной подводной лодки, при котором воздух к компрессорам подается через выдвижное устройство.

Репитер — выносной прибор, повторяющий показания основного.

Румб — направление к точкам видимого горизонта относительно стран света.

Таймер — автомат времени, включающий в нужный срок то или иное устройство.

Тахометр — указатель числа оборотов гребного вала.

Траверз — направление на цель, перпендикулярное наблюдателю.

Торпедоболванка — старая разряженная торпеда, служащая для испытательной прострелки торпедных аппаратов.

Форштевень — передняя кромка носовой части корабля.

«Черные шары» — обиходное название бортовых магнитофонов. В случае катастрофы по их записям ведется расследование причин аварии.

Швальня — швейная мастерская на корабле, в береговой части.

Шкафут — палуба в средней части судна.

Шпангоут — поперечный элемент набора судового корпуса; «ребро».

Шпиль — устройство для подъема якоря.

«Шхера» — здесь: закоулки, труднодоступное пространство в низах корабля.

СПИСОК ЭКИПАЖЕЙ
РОССИЙСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК,
ПОГИБШИХ В МИРНОЕ ВРЕМЯ
(1952—2000)

**НА ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ С-117
В ТИХОМ ОКЕАНЕ
15 декабря 1952 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 1-го ранга Красников В. А.
2. Капитан 2-го ранга Вознюк С. Г.
3. Капитан 3-го ранга Нечитайло В. Ф.
4. Капитан 3-го ранга Лавриков А. М.
5. Капитан-лейтенант Карцемалов В. С.
6. Старший лейтенант Котов Н. С.
7. Старший лейтенант Янчев В. П.
8. Старший инженер-лейтенант Гутман Я. М.
9. Старший инженер-лейтенант Кардаполов А. М.
10. Старший лейтенант медицинской службы Коломиец А. Д.
11. Лейтенант Еременко А. И.
12. Лейтенант Винокуров И. Г.
13. Старшина первой статьи сверхсрочной службы Савенок Ф. М.
14. Старшина второй статьи Першаков Л. П.
15. Старшина второй статьи Бочков В. Н.
16. Старшина второй статьи Михайльцев С. В.
17. Старший матрос Григоров М. И.
18. Старшина второй статьи Богуш В. А.

Списки погибших моряков-подводников взяты из разных источников, поэтому рознятся набором сведений.

19. Старший матрос Неволин И. Н.
20. Старший матрос Ставер Н. К.
21. Старшина второй статьи Литовченко П. К.
22. Старший матрос Савченко Д. Н.
23. Старший матрос Иванов Г. М.
24. Старший матрос Крохалев С. Н.
25. Старший матрос Зюбин А. Н.
26. Старший матрос Торгашин Н. Ф.
27. Матрос Терехов Ю. Д.
28. Матрос Елагин М. Н.
29. Матрос Огнетов А. П.
30. Матрос Бельков А. И.
31. Матрос Вандышев Н. И.
32. Матрос Мухин В. А.
33. Матрос Муравьев Е. А.
34. Матрос Кривцов И. И.
35. Матрос Татюник А. А.
36. Матрос Шихалев А. А.
37. Матрос Зоткин Т. И.
38. Матрос Ганжа Г. А.
39. Матрос Кузнецов В. А.
40. Матрос Рудковский И. Ф.
41. Матрос Королев В. С.
42. Матрос Кальной И. П.
43. Матрос Зимнов И. П.
44. Матрос Кириллов В. С.
45. Матрос Варивода С. М.
46. Матрос Кацун Г. Я.
47. Матрос Сенин Г. А.

**НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ М-200
В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ
21 ноября 1956 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 2-го ранга Штыков Юрий Павлович
2. Старший лейтенант Колпаков Владислав Александрович
3. Инженер-лейтенант Карпунин Аркадий Леонидович
4. Инженер-лейтенант Липский Александр Александрович
5. Лейтенант Низковских Михаил Григорьевич
6. Мичман Васильев Виктор Дмитриевич
7. Главный старшина Комаров Анатолий Платонович
8. Старшина второй статьи Багров Владлен Васильевич
9. Старшина второй статьи Данковский Владимир Ильич
10. Старшина второй статьи Монахов Владимир Федорович
11. Старшина второй статьи Осипов Михаил Алексеевич
12. Старшина второй статьи Проимин Александр Стефанович
13. Старшина второй статьи Чупин Владимир Илларионович
14. Старший матрос Самарин Алексей Николаевич
15. Старший матрос Слабушевский Анатолий Михайлович
16. Старший матрос Норов Алексей Иванович
17. Матрос Гордеев Виктор Ильич
18. Матрос Евдокимов Иван Николаевич
19. Матрос Ефременков Анатолий Александрович
20. Матрос Жебрев Виталий Петрович
21. Матрос Кузнецов Вячеслав Иванович
22. Матрос Окунев Борис Иванович
23. Матрос Очертятный Василий Иванович
24. Матрос Поливин Михаил Григорьевич
25. Матрос Прохоренко Анатолий Иванович
26. Матрос Скуридин Владимир Иванович
27. Матрос Ус Андрей Михайлович
28. Матрос Черноусов Виктор Павлович

**НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ М-256
В БАЛТИЙСКОМ МОРЕ
26 сентября 1957 года
ПОГИБЛИ:**

1. Старшина второй статьи Алексеев В. С.
2. Матрос Андреев В. С.
3. Старшина второй статьи Арнаутов В. В.
4. Матрос Белоглазов А. С.
5. Старший лейтенант Бриллиантов О. В.
6. Капитан 3-го ранга Вавакин Ю. С.
7. Матрос Виклов П. С.
8. Матрос Гаращенко Н. С.
9. Матрос Гирич С. В.
10. Старшина второй статьи Головенкин А. М.
11. Старшина второй статьи Дибривный В. П.
12. Старший матрос Жаналин Е.
13. Матрос Зайцев Б. Г.
14. Старшина второй статьи Иванов М. В.
15. Старшина второй статьи Иванов Н. И.
16. Старший лейтенант Иванов Ю. Г.
17. Матрос Ивоницкий П. А.
18. Матрос Измайлов Р. И.
19. Матрос Князев А. К.
20. Старшина второй статьи Кордников О. П.
21. Матрос Корсаков Е. Ф.
22. Матрос Крахмальный Н. Т.
23. Старшина второй статьи Кривошлик Л. А.
24. Старшина второй статьи Малый В. А.
25. Капитан 2-го ранга Минчулин Ю. С.
26. Старший матрос Мовчан Г. Н.
27. Матрос Наместников В. Н.
28. Главный старшина Нестеров В. И
29. Матрос Никишин А. С.
30. Старшина второй статьи Поздняков В. Е.
31. Лейтенант Розанов В. И.
32. Матрос Сергиенко В. А.
33. Старший лейтенант Сидоренко И. С.
34. Капитан 1-го ранга Федотов Е. Г.
35. Старшина второй статьи Фишер В. С.

**ПРИ ВЗРЫВЕ ТОРПЕД
НА ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ
В ПОЛЯРНОМ
11 января 1962 года
ПОГИБЛИ:**

Подводная лодка Б-37

1. Лейтенант Авилкин Владимир Николаевич, командир рулевой группы, 1937 г.р.
2. Капитан-лейтенант Базуткин Николай Прокофьевич, помощник командира 1934 г.р.
3. Матрос Бахтурин Владимир Николаевич, радиометрист, 1940 г.р.
4. Матрос Болдырев Анатолий Павлович, торпедист, 1941 г.р.
5. Матрос Василенко Михаил Васильевич, старший рулевой-сигнальщик, 1940 г.р.
6. Мичман Выродов Семен Акакиевич, старшина команды рулевых-сигнальщиков, 1927 г.р.
7. Старший матрос Гранкин Николай Васильевич, командир отделения штурманских электриков, 1940 г.р.
8. Матрос Григорьев Анатолий Васильевич, ученик штурманского электрика, 1941 г.р.
9. Матрос Голубчик Леонид Фроймович, старший электрик, 1941 г.р.
10. Матрос Гусаков Виктор Григорьевич, старший гидроакустик, 1941 г.р.
11. Матрос Ефимов Олег Алексеевич, электрик, 1941 г.р.
12. Капитан-лейтенант Золотайкин Виктор Родионович, зам. командира по политчасти, 1928 г.р.
13. Мичман Иванов Виктор Васильевич, старшина команды торпедистов, 1935 г.р.
14. Матрос Игнатьев Юрий Борисович, кандидат в курсанты ВВМИУ им. Дзержинского, 1942 г.р.
15. Старший матрос Изгородин Николай Савельевич, старший электрик, 1940 г.р.
16. Матрос Ильин Михаил Махайлович, ученик радиометриста, 1940 г.р.
17. Матрос Казанин Анатолий Архипович, ученик трюмного машиниста, 1941 г.р.
18. Капитан медслужбы Ключев Герман Алексеевич, начальник медицинской службы, 1933 г.р.
19. Матрос Коленджан Яик Сетракович, трюмный машинист, 1941 г.р.

20. Матрос Колодежанский Николай Андреевич, моторист, 1941 г.р.
21. Матрос Краснов Анатолий Петрович, трюмный машинист, 1941 г.р.
22. Старший матрос Крымов Геннадий Александрович, к.о. торпедистов, 1940 г.р.
23. Старшина второй статьи Куз Виктор Сергеевич, к.о. трюмных машинистов, 1940 г.р.
24. Матрос Курпас Владимир Михайлович, моторист, 1941 г.р.
25. Старший лейтенант Леденцов Владимир Геннадиевич, командир БЧ-3, 1935 г.р.
26. Старший матрос Ломакин Николай Кондратьевич, строевой, 1939 г.р.
27. Лейтенант Лопаткин Николай Васильевич, командир торпедной группы, 1937 г.р.
28. Мичман Лукин Иван Кузьмич, старшина команды радиотелеграфистов, 1932 г.р.
29. Старший матрос Майер Геннадий Александрович, старший моторист, 1938 г.р.
30. Инженер-лейтенант Мацокин Емельян Кузьмич, начальник РТС, 1933 г.р.
31. Матрос Мокейчук Владимир Николаевич, специалист СПС, 1941 г.р.
32. Старший матрос Никифоров Николай Тимофеевич, командир отделения электриков, 1940 г.р.
33. Старший матрос Новиков Николай Яковлевич, командир отделения электриков, 1940 г.р.
34. Матрос Носков Александр Павлович, электрик, 1940 г.р.
35. Матрос Носонов Евгений Георгиевич, рулевой-сигнальщик, 1941 г.р.
36. Старшина первой статьи Пантелеев Василий Васильевич, старшина команды трюмных машинистов, 1939 г.р.
37. Старшина второй статьи Пигловский Юрий Константинович, командир отделения радиотелеграфистов, 1940 г.р.
38. Старший матрос Поваляев Виктор Сергеевич, командир отделения мотористов, 1940 г.р.
39. Матрос Саввинов Николай Николаевич, кандидат в курсанты ВВМУПП, 1941 г.р.
40. Старший матрос Сальников Евгений Павлович, командир отделения мотористов, 1939 г.р.
41. Матрос Сенькин Владимир Владимирович, кандидат в курсанты ВВМУПП, 1942 г.р.
42. Матрос Сидоров Станислав Васильевич, командир отделения мотористов, 1939 г.р.

43. Матрос Симонов Юрий Михайлович, моторист, 1941 г.р.

44. Капитан-лейтенант Симонян Арнольд Мкртычевич, старший помощник командира, 1930 г.р.

45. Матрос Симоненко Николай Антонович, ученик кока, 1941 г.р.

46. Старший матрос Сливин Александр Семенович, старший моторист, 1941 г.р.

47. Матрос Сорокин Виктор Викторович, торпедист, 1941 г.р.

48. Старший матрос Степаненко Николай Иванович, старший кок, 1940 г.р.

49. Инженер-лейтенант Тогидний Александр Григорьевич, командир моторной группы, 1938 г.р.

50. Старшина первой статьи Томкевич Леонтий Яковлевич, старшина команды электриков, 1937 г.р.

51. Капитан-лейтенант Тренькин Василий Николаевич, командир БЧ-1, 1928 г.р.

52. Старшина первой статьи Уланенко Александр Григорьевич, старшина команды гидроакустиков, 1937 г.р.

53. Матрос Уливанов Олег Павлович, ученик электрика, 1941 г.р.

54. Матрос Чащихин Леонид Васильевич, старший моторист, 1940 г.р.

55. Матрос Чернов Виктор Ильич, трюмный машинист, 1940 г.р.

56. Старшина второй статьи Черныш Николай Григорьевич, командир отделения гидроакустиков, 1940 г.р.

57. Матрос Чуков Владимир Николаевич, моторист, 1940 г.р.

58. Матрос Шаронов Лев Алексеевич, ученик торпедного электрика, 1941 г.р.

59. Старший матрос Ярошенко Николай Федосеевич, электрик, 1939 г.р.

Подводная лодка Б-38

60. Старшина второй статьи Ливерант Михаил Львович, командир отделения радиометристов, 1938 г.р.

Подводная лодка Б-53

61. Матрос Пономорев Михаил Григорьевич, моторист, 1940 г.р.

Подводная лодка С-57

62. Матрос Буждалин Анатолий Федорович, электрик, 1941 г.р.

Подводная лодка С-350

63. Старший матрос Гаращенко Владимир Спиридонович, командир отделения радиотелеграфистов, 1940 г.р.

64. Матрос Герасименко Тарас Григорьевич, машинист трюмный, 1940 г.р.

65. Матрос Мищенко Владимир Викторович, кандидат в курсанты ВВМУПП, 1943 г.р.

66. Старшина второй статьи Морачев Валентин Иванович, командир отделения электриков, 1940 г.р.

67. Матрос Моцкайтис Рауальдас-Пранцишкас Антанас, кандидат в курсанты ВВМУПП, 1944 г.р.

68. Старший лейтенант Петров Василий Иванович, зам. командира по политчасти, 1927 г.р.

69. Мичман Семенов Константин Афанасьевич, старшина команды торпедистов, 1927 г.р.

70. Старшина первой статьи Солохин Эрнест Арсентьевич, старшина команды радиотелеграфистов, 1939 г.р.

71. Матрос Соплин Василий Иванович, рулевой сигнальщик, 1940 г.р.

72. Матрос Шандура Игорь Вячеславович, ученик специалиста СПС, 1941 г.р.

73. Старшина второй статьи Шелегеда Анатолий Васильевич, инструктор-химик-санитар, 1940 г.р.

Подводная лодка С-351

74. Матрос Яблоков Валерий Александрович, кандидат в курсанты ВВМИУ им. Дзержинского, 1943 г.р.

Резервный экипаж № 154

75. Капитан-лейтенант Широбоков Евгений Павлович, зам. командира по политчасти, 1931 г.р. Умер в госпитале 22.01.1962 г.

Береговая база 4-й эскадры ПЛ

76. Матрос Ведерников Николай Васильевич, ученик торпедиста, 1941 г.р.

77. Матрос Лут Владимир Петрович, старший торпедист, 1940 г.р.

78. Матрос Талатин Владимир Степанович, старший электрик, 1940 г.р.

НА ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ С-80 В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ 27 января 1961 года ПОГИБЛИ:

1. Капитан 3-го ранга Ситарчик А. Д.
2. Капитан 3-го ранга Николаев В. А.
3. Капитан 3-го ранга Осипов В. Е.
4. Капитан-лейтенант Песков А. В.
5. Капитан-лейтенант Гринчук А. М.
6. Капитан-лейтенант Черничко В. П.
7. Инженер-капитан-лейтенант Жук Г. И.
8. Старший лейтенант Евдокимов А. Г.
9. Старший лейтенант Бонадыков Н. П.
10. Инженер-старший лейтенант Пролетин В. П.
11. Старший лейтенант Порутчиков Г. П.
12. Лейтенант Кирдяков И. В.
13. Лейтенант Ковтун Э. М.
14. Инженер-лейтенант Князев В. И.
15. Лейтенант медицинской службы Зубков В. И.
16. Мичман Боровой Г. М.
17. Главный старшина Тарасов В. Г.
18. Главный старшина Пургин А. Н.
19. Старшина первой статьи Серый В. Я.
20. Старшина первой статьи Герасименко В. З.
21. Старшина первой статьи Алексеев Б. А.
22. Старшина первой статьи Шахин В. С.
23. Старшина первой статьи Ледник П. Ф.
24. Старшина второй статьи Зюзин Ф. Ф.
25. Старшина второй статьи Кочнев Ю. Н.
26. Старшина второй статьи Агибалов Ю. В.
27. Старшина второй статьи Хрипко Д. М.
28. Старшина второй статьи Григорчук В. А.
29. Старшина второй статьи Шеляко Ю. И.

30. Старшина второй статьи Гресев И. Г.
31. Старшина второй статьи Погорелый Н. Г.
32. Старший матрос Вояков В. А.
33. Старший матрос Бардин К. Ф.
34. Старший матрос Кожин А. Л.
35. Старший матрос Воробьев В. Н.
36. Старший матрос Леонов В. С.
37. Старший матрос Казарян В. Г.
38. Старший матрос Савин Г. Н.
39. Старший матрос Крейдо В. Н.
40. Старший матрос Чапас Р. А.
41. Матрос Кошелев В. С.
42. Матрос Нидзельский Г. Н.
43. Матрос Никитин В. И.
44. Матрос Балборин В. Н.
45. Матрос Мязин М. Н.
46. Матрос Ульянов В. П.
47. Матрос Опарин А. Р.
48. Матрос Цыбин В. В.
49. Матрос Гулин В. Г.
50. Матрос Глазунов А. П.
51. Матрос Самохвалов А. Н.
52. Матрос Якунин Н. Д.
53. Матрос Мальков А. Н.
54. Матрос Исаков В. Г.
55. Матрос Чальцев А. Д.
56. Матрос Пилипенко В. П.
57. Матрос Чагило В. Н.
58. Матрос Шалагинов Ю. А.
59. Матрос Панферов В. В.
60. Матрос Туман В. Г.
61. Матрос Крюков А. А.
62. Матрос Родин Г. И.
63. Матрос Машанов П. М.
64. Матрос Мертиков В. Н.
65. Матрос Смолин Б. И.
66. Матрос Силаев Ю. А.
67. Матрос Кропачев А. А.
68. Матрос Дорогокупая И.А.

**НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-19
ПРИ ЛИКВИДАЦИИ АВАРИИ ЯДЕРНОГО
РЕАКТОРА В НОРВЕЖСКОМ МОРЕ**

4 июля 1961 года

ПОГИБЛИ:

1. Капитан-лейтенант Юрий Повстьев
2. Лейтенант Борис Корчилов
3. Главный старшина Борис Рыжиков
4. Старшина первой статьи Юрий Орdochкин
5. Старшина второй статьи Евгений Кашенков
6. Матрос Семен Пеньков
7. Матрос Николай Савкин
8. Матрос Валерий Харитонов

**ПРИ ПОЖАРЕ
НА ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ Б-31
В СРЕДИЗЕМНОМ МОРЕ**

15 июля 1967 года

ПОГИБЛИ:

1. Старшина первой статьи Георгий Аввакумов, старшина команды трюмных.
2. Старшина первой статьи Сергей Уваров, старшина команды рулевых-сигнальщиков, боцман.
3. Старшина второй статьи Владимир Скворцов, командир отделения радиометристов.
4. Матрос Дмитрий Мингий, ученик трюмный.

**ПРИ ПОЖАРЕ
НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-3
В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ**

8 сентября 1967 года

ПОГИБЛИ:

1. Капитан 2-го ранга Горшков Сергей Федорович
1932 г.р.
2. Капитан 3-го ранга Коморкин Лев Федорович
1936 г.р.
3. Капитан-лейтенант Маляр Анатолий Алексеевич
1937 г.р.
4. Капитан-лейтенант Ганин Геннадий Иванович
1937 г.р.

5. Капитан-лейтенант Смирнов Валентин Николаевич 1938 г.р.
6. Лейтенант Гурин Виктор Михайлович 1942 г.р.
7. Лейтенант Петреченко Александр Иванович 1942 г.р.
8. Мичман Буторин Алексей Алексеевич 1942 г.р.
9. Мичман Мусатов Владимир Иванович 1935 г.р.
10. Главный старшина Михнин Владимир Яковлевич 1943 г.р.
11. Главный старшина Романцов Борис Митрофанович 1944 г.р.
12. Старшина первой статьи Богачев Николай Михайлович
13. Старшина первой статьи Таранов Владимир Георгиевич 1944 г.р.
14. Старшина второй статьи Иванов Анатолий Иванович 1945 г.р.
15. Старшина второй статьи Гурьев Николай Николаевич 1944 г.р.
16. Старшина второй статьи Гайвас Аркадий Константинович 1946 г.р.
17. Старшина второй статьи Гарогонич Юрий Иванович 1945 г.р.
18. Старшина второй статьи Зацепин Николай Михайлович
19. Старшина второй статьи Слугин Михаил Иванович
20. Старшина второй статьи Розанов Валерий Николаевич 1944 г.р.
21. Старшина второй статьи Пузевич Константин Николаевич 1944 г.р.
22. Старшина второй статьи Кисловский Геннадий Иванович 1945 г.р.
23. Старшина второй статьи Юзефович Петр Иосифович 1944 г.р.
24. Старшина второй статьи Гайдей Сергей Никитович 1943 г.р.
25. Старший матрос Вигерин Игорь Васильевич 1945 г.р.
26. Матрос Боглаев Сергей Федорович 1946 г.р.
27. Старший матрос Лаврушкин Владимир Петрович 1945 г.р.
28. Матрос Воробьев Александр Васильевич 1946 г.р.
29. Старший матрос Тарабан Виктор Иванович 1945 г.р.
30. Матрос Соболев Николай Петрович 1947 г.р.
31. Матрос Ярошевич Владимир Николаевич 1946 г.р.

32. Матрос Богачев Владимир Михайлович 1947 г.р.
33. Матрос Посталатий Виктор Федорович 1947 г.р.
34. Матрос Осипчук Александр Степанович 1947 г.р.
35. Матрос Кутепов Анатолий Александрович 1947 г.р.
36. Матрос Кузьмицкий Виктор Анатольевич 1947 г.р.
37. Матрос Коровин Александр Васильевич 1947 г.р.
38. Матрос Клименчук Владимир Николаевич 1947 г.р.
39. Матрос Романов Владимир Николаевич 1946 г.р.

**НА ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-129
ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ С НЕИЗВЕСТНОЙ
ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ
В ТИХОМ ОКЕАНЕ
8 марта 1968 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 1-го ранга Кобзарь Владимир Иванович, командир 1930 г.р.
2. Капитан 2-го ранга Журавин Александр Михайлович, старший помощник командира, 1933 г.р.
3. Капитан 3-го ранга Лобас Федор Ермолаевич, заместитель командира по политической части, 1930 г.р.
4. Инженер-капитан 3-го ранга Орехов Николай Николаевич, 1934 г.р.
5. Капитан 3-го ранга Мотовилов Владимир Артемьевич, помощник командира, 1936 г.р.
6. Капитан-лейтенант Пикулик Николай Иванович, командир штурманской боевой части (БЧ-1), 1937 г.р.
7. Капитан 3-го ранга Панарин Геннадий Семенович, командир ракетной боевой части (БЧ-2), 1935 г.р.
8. Капитан 3-го ранга Ковалев Евгений Григорьевич, командир минно-торпедной боевой части (БЧ-3), 1932 г.р.
9. Майор медицинской службы Черепанов Сергей Павлович, 1932 г.р.
10. Капитан-лейтенант Зусв Виктор Михайлович, командир группы управления БЧ-2, 1941 г.р.
11. Инженер-капитан-лейтенант Егоров Александр Егорович, командир моторной группы БЧ-5, 1934 г.р.
12. Старший лейтенант Жарнаков Александр Федорович, начальник РТС, 1939 г.р.
13. Старший лейтенант Мосячкин Владимир Алексеевич, командир группы радиоразведки (ОСНАЗ), 1942 г.р.
14. Лейтенант Дыкин Анатолий Петрович, командир электронавигационной группы, 1940 г.р.

15. Мичман сверхсрочной службы Бородулин Вячеслав Семенович, старшина команды рулевых-сигнальщиков, 1939 г.р.

16. Мичман Терешин Виталий Иванович, старшина команды радиотелеграфистов, 1941 г.р.

17. Старшина второй статьи Лапсарь Петр Тихонович, командир отделения рулевых-сигнальщиков.

18. Старшина второй статьи Хаметов Мансур Габдулханович, старшина команды электриков навигационных.

19. Старший матрос Токаревский Леонид Васильевич, рулевой-сигнальщик из 453-го экипажа ПЛ, 1948 г.р.

20. Матрос Трифонов Сергей Николаевич, старший рулевой-сигнальщик из 453-го экипажа ПЛ, 1948 г.р.

21. Старший матрос Карабажанов (возможно — Карабажанов) Юрий Федорович, старший матрос, старший рулевой сигнальщик с ПЛ К-163, 1947 г.р.

22. Матрос Овчинников Виталий Павлович, рулевой-сигнальщик, 1944 г.р.

23. Старший матрос Кривых Михаил Иванович, старший электрик штурманский, 1947 г.р.

24. Матрос Касьянов Геннадий Семенович, ученик электрика штурманского, 1947 г.р.

25. Старший матрос Гущин Николай Иванович, командир отделения управления, 1945 г.р.

26. Старший матрос Балашов Виктор Иванович, старший электрик-оператор, 1946 г.р.

27. Матрос Шувалов Анатолий Сергеевич, старший электрик-оператор, 1947 г.р.

28. Старшина первой статьи Князев Алексей Георгиевич, старшина команды подготовки и пуска, 1944 г.р.

29. Старшина второй статьи Лисицын Владимир Владимирович, командир отделения бортиприборов, 1945 г.р.

30. Матрос Коротичких Виктор Васильевич, старший гироскопист, 1947 г.р.

31. Старшина второй статьи Саенко Николай Емельянович, командир отделения старта, 1945 г.р.

32. Матрос Дубов Юрий Иванович, старший электрик-механик из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

33. Старшина второй статьи Чумилин Валерий Георгиевич, командир отделения торпедистов, 1946 г.р.

34. Старшина второй статьи Сурнин Валерий Михайлович, старший электрик-механик из 453-го экипажа ПЛ, 1945 г.р.

35. Матрос Носачев Валентин Григорьевич, старший торпедист из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

36. Матрос Костюшко Владимир Михайлович, торпедист, 1946 г.р.
37. Старшина второй статьи Маракулин Виктор Андреевич, командир отделения электриков торпедных, 1945 г.р.
38. Старшина второй статьи Нечепуренко Валерий Степанович, командир отделения телеграфистов, 1945 г.р.
39. Матрос Архипов Анатолий Андреевич, радиотелеграфист, 1947 г.р.
40. Старшина первой статьи Кузнецов Александр Васильевич, старшина команды мотористов из 453-го экипажа ПЛ, 1945 г.р.
41. Старший матрос Тельнов Юрий Иванович, старший моторист, 1945 г.р.
42. Старшина второй статьи Гооге Петр Иванович, моторист, 1946 г.р.
43. Старшина второй статьи Плюснин Виктор Дмитриевич, командир отделения мотористов, 1945 г.р.
44. Матрос Зверев Михаил Владимирович, старший моторист, 1946 г.р.
45. Старшина первой статьи Шпак Геннадий Михайлович, старший моторист из 453-го экипажа ПЛ, 1945 г.р.
46. Матрос Шишкин Юрий Васильевич, старший моторист, 1946 г.р.
47. Матрос Васильев Александр Сергеевич, моторист, 1947 г.р.
48. Матрос Осипов Сергей Владимирович, моторист, 1947 г.р.
49. Матрос Кравцов Геннадий Иванович, моторист, 1947 г.р.
50. Матрос Редкошеев Николай Андреевич, моторист, 1948 г.р.
51. Матрос Кабаков Анатолий Семенович, моторист, 1948 г.р.
52. Матрос Колбин В. В.
53. Матрос Рудник (возможно — Руднин) Анатолий Иванович, моторист из 453-го экипажа ПЛ, 1948 г.р.
54. Мичман сверхсрочной службы Котов Иван Тихонович, старшина команды электриков из 337-го экипажа ПЛ, 1939 г.р.
55. Старшина второй статьи Баженов Николай Николаевич, командир отделения электриков, 1945 г.р.
56. Главный старшина сверхсрочной службы Абрамов Николай Дмитриевич, командир отделения электриков из 337-го экипажа ПЛ, 1945 г.р.
57. Старшина второй статьи Ощепков Владимир Григорьевич, командир отделения электриков, 1946 г.р.

58. Матрос Погадаев Владимир Алексеевич, старший электрик, 1946 г.р.
59. Старший матрос Боженко Владимир Алексеевич, старший матрос, старший электрик, 1945 г.р.
60. Матрос Дасько Иван Александрович, электрик, 1947 г.р.
61. Матрос Ожима Александр Никифорович, электрик, 1947 г.р.
62. Матрос Гостев Владимир Матвеевич, электрик, 1946 г.р.
63. Матрос Торсунов Борис Петрович, электрик, 1948 г.р.
64. Матрос Тощевилов Александр Николаевич, электрик, 1947 г.р.
65. Матрос Дегтярев Анатолий Афанасьевич, электрик, 1947 г.р.
66. Матрос Соколов Владимир Васильевич, электрик с ПЛ К-75, 1947 г.р.
67. Главный старшина сверхсрочной службы Иванов Валентин Павлович, старшина команды машинистов трюмных, 1944 г.р.
68. Старшина второй статьи Полянский Александр Дмитриевич, командир отделения машинистов трюмных, 1946 г.р.
69. Старшина второй статьи Савицкий Михаил Селиверстович, командир отделения машинистов трюмных, 1945 г.р.
70. Старший матрос Кобелев Геннадий Иннокентьевич, старший машинист трюмный, 1947 г.р.
71. Старший матрос Сорокин В. М.
72. Матрос Песков Евгений Константинович, старший трюмный из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.
73. Старший матрос Ярыгин Александр Иванович, машинист трюмный, 1945 г.р.
74. Матрос Крючков Александр Степанович, машинист трюмный, 1947 г.р.
75. Матрос Поляков Владимир Николаевич, ученик машиниста трюмного, 1948 г.р.
76. Мичман сверхсрочной службы Сприщевский Владимир Юлианович, старшина команды РТС, 1934 г.р.
77. Старший матрос Куликов Александр Петрович, командир отделения гидроакустиков, 1947 г.р.
78. Старший матрос Лохов Виктор Александрович, старший гидроакустик, 1947 г.р.
79. Матрос ПИЧУРИН Александр Александрович, старший гидроакустик, 1948 г.р.

80. Матрос Кошкарев Николай Дмитриевич, старший радиометрист, 1947 г.р.

81. Старший матрос Наймишин (возможно — Наймушин) Анатолий Сергеевич, командир отделения радиометристов с ПЛ К-163, 1947 г.р.

82. Матрос Зубарев Олег Владимирович, радиометрист, 1947 г.р.

83. Старшина второй статьи Бахирев Валерий Михайлович, химик-санитар, 1946 г.р.

84. Главный старшина сверхсрочной службы Лабзин (возможно — Лобзин) Виктор Михайлович, старший кок-инструктор, 1941 г.р.

85. Старший матрос Матанцев Леонид Владимирович, старший кок, 1946 г.р.

86. Матрос Черница Геннадий Викторович, с ПЛ К-99, 1946 г.р.

87. Старшина второй статьи Кучинский Александр Иванович, старший инструктор, 1946 г.р.

88. Старшина первой статьи Хватов Александр Владимирович, старшина команды радиотелеграфистов с ПЛ К-14, 1945 г.р.

89. Матрос Козин Владимир Васильевич, радиотелеграфист, 1947 г.р.

90. Старшина второй статьи Чичканов Анатолий Семенович, командир отделения радиотелеграфистов, 1946 г.р.

91. Матрос Плакса Владимир Михайлович, ученик радиотелеграфиста с ПЛ К-116, 1948 г.р.

92. Старший матрос Михайлов Тимур Тархаевич, командир отделения радиометристов из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

93. Старшина второй статьи Андреев Алексей Васильевич, командир отделения гидроакустиков с ПЛ К-163, 1947 г.р.

94. Матрос Козленко Александр Владимирович, торпедист из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

95. Старшина второй статьи Гуцин Геннадий Федорович, специалист СПС (шифровальщик) из 337-го экипажа ПЛ, 1946 г.р.

96. Матрос Башков Георгий Иванович, машинист трюмный из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

97. Матрос Кручинин Олег Леонидович, радиотелеграфист из 453-го экипажа ПЛ, 1947 г.р.

98. Матрос Одинцов Иван Иванович, моторист, 1947 г.р.

**ПОСЛЕ РАДИАЦИОННОЙ АВАРИИ
В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ
НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-27
24 мая 1968 года
УМЕРЛИ:**

1. Мичман Воевода Владимир (07.06.1968).
2. Мичман Логунов Николай (09.01.1995).
3. Старшина второй статьи Гриценко Виктор (16.06.1968).
4. Старшина второй статьи Петров Александр (24.06.1968).
5. Старшина второй статьи Пономарев Владимир (29.05.1968).
6. Старший матрос Куликов Владимир (18.06.1968).

**НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-8
ПРИ ПОЖАРЕ В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ
(БИСКАЙСКИЙ ЗАЛИВ)
8 апреля 1970 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 2-го ранга Бессонов Всеволод Борисович
2. Капитан 2-го ранга Ткачев Виктор Антонович
3. Капитан 3-го ранга Рубеко Владимир Петрович
4. Капитан 3-го ранга Хаславский Валентин Григорьевич
5. Капитан-лейтенант Кузнеченко Игорь Владимирович
6. Капитан-лейтенант Лисин Анатолий Иванович
7. Капитан-лейтенант Поликарпов Анатолий Васильевич
8. Капитан медицинской службы Соловей Арсений Мефодьевич
9. Капитан-лейтенант Чудинов Александр Сергеевич
10. Капитан-лейтенант Ясько Николай Филиппович
11. Старший лейтенант Гусев Мстислав Васильевич
12. Старший лейтенант Лавриненко Анатолий Николаевич
13. Старший лейтенант Полетаев Юрий Петрович
14. Старший лейтенант Шмаков Николай Васильевич
15. Старший лейтенант Шостаковский Георгий Васильевич
16. Старший лейтенант Чугунов Геннадий Николаевич
17. Лейтенант Шабанов Владимир Александрович

18. Лейтенант Шевцов Владимир Иванович
19. Мичман Блещенков Анатолий Иванович
20. Мичман Деревянко Леонид Николаевич
21. Мичман Ермакович Павел Степанович
22. Мичман Кулаков Виктор Григорьевич
23. Мичман Маевский Виктор Иванович
24. Мичман Мартынов Леонид Федорович
25. Мичман Петров Евгений Александрович
26. Мичман Устенко Алексей Антонович
27. Главный старшина Добрынин Вячеслав Иванович
28. Главный старшина Леонов Виталий Васильевич
29. Главный старшина Савоник Василий Васильевич
30. Старшина первой статьи Бусарев Александр Сергеевич
31. Старшина первой статьи Федоров Евгений Григорьевич
32. Старшина первой статьи Чекмарев Леонид Венедиктович.
33. Старшина второй статьи Гутауллин Рудольф Гутаулинович
34. Старший матрос Астахов Виктор Николаевич
35. Старший матрос Бурцев Николай Степанович
36. Старший матрос Инамуков Башир Ильясович
37. Старший матрос Кирин Александр Михайлович
38. Старший матрос Колесников Валентин Александрович
39. Старший матрос Комков Николай Александрович
40. Старший матрос Кулаков Анатолий Александрович
41. Старший матрос Машута Юрий Алексеевич
42. Старший матрос Мищенко Виктор Михайлович
43. Старший матрос Паньков Евгений Викторович
44. Матрос Девяткин Виктор Николаевич
45. Матрос Коровин Николай Михайлович
46. Матрос Кузовков Вячеслав Иванович
47. Матрос Кулыш Александр Сергеевич
48. Матрос Печерских Юрий Филатович
49. Матрос Самсонов Евгений Алексеевич
50. Матрос Фрешер Константин Густавович
51. Матрос Фролов Владимир Федорович
52. Матрос Шишаев Александр Петрович

**ПРИ ПОЖАРЕ
НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-19
В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ
(БИСКАЙСКИЙ ЗАЛИВ)
24 февраля 1972 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 3-го ранга Цыганков Л. Г.
2. Старший лейтенант Ярчук С. Г.
3. Лейтенант Хрычиков В. В.
4. Мичман Борисов Ф. К.
5. Мичман Николаенко В. Г.
6. Мичман Новичков А. И.
7. Главный старшина Васильев А. П.
8. Старшина первой статьи Алексеев А. П.
9. Старшина первой статьи Мосолов В. Е.
10. Старшина второй статьи Галкин Н. И.
11. Старшина второй статьи Глушаков П. И.
12. Старшина второй статьи Марач К. П.
13. Старший матрос Волошин Х. А.
14. Старший матрос Губарев В. Ф.
15. Старший матрос Кильдюшкин В. А.
16. Старший матрос Муслюмов Р. Ю.
17. Старший матрос Расюк В. В.
18. Старший матрос Сербин И. А.
19. Старший матрос Сидоров Л. Н.
20. Матрос Бабич А. Н.
21. Матрос Гринько В. В.
22. Матрос Ефимов Н. А.
23. Матрос Захаров А. Н.
24. Матрос Кондратенков М. И.
25. Матрос Мисько И. П.
26. Матрос Ситников С. А.
27. Матрос Худяков Б. Е.
28. Матрос Шевчик М. В.

**НА ГВАРДЕЙСКОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-56
В ТИХОМ ОКЕАНЕ
14 июня 1973 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 1-го ранга Сучков Ленислав Филиппович
2. Капитан 2-го ранга инженер Пшеничный Леонид Матвеевич

3. Капитан 3-го ранга Дрюков Петр Алексеевич
4. Капитан 3-го ранга Якус Владислав Алексеевич
5. Капитан-лейтенант Климентьев Валерий Семенович

6. Капитан-лейтенант Пеньков Александр Федорович
7. Капитан-лейтенант Цветков Сергей Николаевич
8. Капитан медицинской службы Климашевский Иван
9. Старший лейтенант Людвиков Валерий Афанасьевич
10. Старший лейтенант Марков Анатолий Васильевич
11. Лейтенант Абрамов Анатолий Филиппович
12. Мичман Вахрушев Борис Михайлович
13. Мичман Горюнов Николай Тихонович
14. Мичман Донских Виктор Михеевич
15. Мичман Самохвалов Валерий Николаевич
16. Мичман Семенычев Павел Васильевич
17. Главный старшина Лысенков Александр Сергеевич
18. Старшина первой статьи Чмир Владимир Сергеевич
19. Матрос Ахмадеев Саламьян Занулович
20. Матрос Седых Владимир Алексеевич

НЕ УСТАНОВЛЕНЫ

21. Капитан 1-го ранга А. Логинов
22. Офицер
23. Офицер
24. Офицер
25. Офицер
26. Офицер
27. Матрос
28. Специалист научно-производственного объединения из г. Свердловска.

**ПРИ ПОЖАРЕ
НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-47
В АТЛАНТИЧЕСКОМ ОКЕАНЕ
в конце сентября 1975 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан-лейтенант-инженер Авдеев, командир группы дистанционного управления.
2. Капитан-лейтенант-инженер Знахарчук, командир группы дистанционного управления.
3. Капитан-лейтенант-инженер Кириллов, командир группы дистанционного управления.

**НА ДИЗЕЛЬНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ С-178
В ЯПОНСКОМ МОРЕ
21 октября 1981 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 2-го ранга Каравеков Владимир Яковлевич
2. Старший лейтенант Соколов Алексей Иванович
3. Мичман Лысенко Владимир Николаевич
4. Курсант Лескович Александр Васильевич
5. Старшина первой статьи Астафьев Александр Владимирович
6. Старшина второй статьи Демешев Сергей Алексеевич
7. Старшина второй статьи Смирнов Владимир Степанович
8. Старшина второй статьи Соколов Иван Иванович
9. Старшина второй статьи Емельянов Владимир Павлович
10. Старший матрос Ананин Дмитрий
11. Старший матрос Адьятулин Евгений Николаевич
12. Старший матрос Еньдюков Валерий Анатольевич
13. Старший матрос Ларин Николай Александрович
14. Старший матрос Сергеев Сергей Михайлович
15. Старший матрос Хафизов С. В.
16. Матрос Балаев Александр Сергеевич
17. Матрос Коснырев Виктор Викторович
18. Матрос Плюснин Александр Михайлович
19. Матрос Иванов Геннадий Александрович
20. Матрос Рябцев Алексей Анатольевич
21. Матрос Киреев Шамиль Гаутеевич
22. Матрос Аристов Владимир Аркадьевич
23. Матрос Юрин Олег Геннадьевич
24. Матрос Журилкин Александр Васильевич
25. Матрос Тухватулин Вагиз Силигулиевич
26. Матрос Костылев Вячеслав Валерьевич
27. Матрос Степкин Анатолий Николаевич
28. Матрос Шомин Виктор Алексеевич
29. Матрос Киреев Петр Федорович
30. Матрос Пашнев
31. Матрос Леньшин В. И.
32. Матрос Медведев И. И.

НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-429

В АВАЧИНСКОЙ БУХТЕ

23 июня 1983 года

ПОГИБЛИ:

1. Капитан-лейтенант Каспарович Игорь Юрьевич,
30 лет.
2. Капитан-лейтенант Курочкин Виктор Моисеевич,
27 лет
3. Старший лейтенант Петров Анатолий Ильич, 26 лет
4. Старший лейтенант Туласов Владимир Георгиевич,
25 лет
5. Мичман Жариков Иннокентий Михайлович, 36 лет
6. Мичман Лящук Владимир Александрович, 26 лет
7. Мичман Кузьмин Александр Иванович, 27 лет
8. Мичман Колесников Николай Николаевич, 35 лет
9. Мичман Портнов Владимир Николаевич, 23 года
10. Мичман Черемушкин Анатолий Евгеньевич, 29 лет
11. Старшина первой статьи Конринский Андрей Владимирович
12. Старшина первой статьи Закиров Рафик Малинович, 20 лет
13. Старшина второй статьи Султанов Флор Амарзанович
14. Матрос Синюков Николай Петрович, 19 лет
15. Матрос Шведов Алексей Дмитриевич, 20 лет
16. Матрос Яшкин Леонид Иванович, 20 лет

НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-131

ПРИ ПОЖАРЕ В НОРВЕЖСКОМ МОРЕ

18 июня 1984 года

ПОГИБЛИ:

1. Капитан 3-го ранга Черняев А. Д.
2. Капитан-лейтенант Леонов И. В.
3. Мичман Яковлев С. В.
4. Мичман Трубицин В. П.
5. Мичман Шкинть Ю. П.
6. Мичман Поцюз Д. Д.
7. Старшина второй статьи Абрамян Г. Ф.
8. Старший матрос Иванов О. А.
9. Старший матрос Гружас А. Ю.
10. Матрос Приходько Н. Н.
11. Матрос Бондаренко И. Д.
12. Матрос Половой В. В.
13. Матрос Митрофанов В. А.

**НА АТОМНОМ ПОДВОДНОМ КРЕЙСЕРЕ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ К-219
В САРГАССОВОМ МОРЕ
6 октября 1986 года
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 3-го ранга Александр Васильевич Петрачков
2. Капитан 3-го ранга Владимир Петрович Марков
3. Капитан-лейтенант Владимир Николаевич Карпачев
4. Матрос Николай Леонтьевич Смаглюк
5. Матрос Игорь Кузьмич Харченко
6. Матрос Сергей Анатольевич Преминин

**НА АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-278
(«КОМСОМОЛЕЦ») В НОРВЕЖСКОМ МОРЕ
7 апреля 1989 года:
ПОГИБЛИ:**

1. Капитан 2-го ранга Аванесов Олег Григорьевич, старший помощник командира подводной лодки. Родился в Ленинграде в 1955 г. Предан земле.

2. Старший матрос Апанасевич Игорь Олегович, командир отделения рулевых-сигнальщиков. Родился в поселке Победоносный Клецкого района Минской обл. в 1969 г. Взят морем.

3. Капитан 2-го ранга Бабенко Валентин Иванович, командир электромеханической боевой части. Родился в селе Замостье Черниговского района Запорожской обл. в 1950 г. Предан земле.

4. Мичман Бондарь Сергей Стефанович, техник-турбинист. Родился в Липецке в 1954 г. Взят морем.

5. Мичман Бродовский Юрий Анатольевич, техник-гидроакустик. Родился в Николаеве в 1954 г. Предан земле.

6. Капитан 1-го ранга Буркулаков Талант Амитжанович, начальник политотдела соединения подводных лодок. Родился в деревне Вандышево Судиславского района Костромской обл. в 1947 г. Предан земле.

7. Старший матрос Бухникашвили Нодари Отариевич, машинист трюмный. Родился в поселке Гантиади Абхазской АССР в 1968 г. Взят морем.

8. Мичман Валявин Михаил Николаевич, техник-турбинист. Родился в селе Ново-Дашла Кувандыкского района Оренбургской обл. в 1959 г. Взят морем.

9. Капитан 1-го ранга Ванин Евгений Алексеевич, командир подводной лодки. Родился в Донецке в 1947 г. Взят морем.

10. Старший матрос Вершило Евгений Эдмундович, электрик. Родился в поселке Мядель Мядельского района Минской обл. в 1968 г. Взят морем.

11. Капитан-лейтенант Волков Николай Алексеевич, командир электротехнической группы. Родился в Пестово Новгородской обл. в 1958 г. Предан земле.

12. Капитан 3-го ранга Володин Александр Васильевич, командир боевой части связи. Родился в Новомосковске Тульской обл. в 1958 г. Взят морем.

13. Старшина второй статьи Головченко Сергей Петрович, кок-инструктор. Родился в Днепропетровске в 1968 г. Предан земле.

14. Матрос Грундуль Алексей Александрович, торпедист. Родился в Рыбинске Ярославской обл. в 1968 г. Предан земле.

15. Старший мичман Еленик Михаил Анатольевич, старший кок-инструктор. Родился в Валуйках Белгородской обл. в 1942 г. Предан земле.

16. Мичман Замогильный Сергей Васильевич, старшина команды электриков. Родился в Жмеринке Винницкой обл. в 1959 г. Предан земле.

17. Лейтенант Зимин Вадим Владимирович, инженер боевой части связи. Родился в Воронеже в 1963 г. Взят морем.

18. Капитан 3-го ранга Испенков Анатолий Матвеевич, командир электротехнического дивизиона. Родился в деревне Хвостово Шумилинского района Витебской обл. в 1956 г. Взят морем.

19. Мичман Капуста Юрий Федорович, начальник секретной части. Родился в Запорожье в 1957 г. Взят морем.

20. Мичман Ковалев Геннадий Вячеславович, техник боевой части связи. Родился в Североморске Мурманской обл. в 1956 г. Взят морем.

21. Мичман Колотилин Владимир Васильевич, техник группы дистанционного управления. Родился в селе Прилепы Хомутовского района Курской обл. в 1964 г. Взят морем.

22. Мичман Краснобаев Александр Витальевич, техник электронно-вычислительной группы. Родился в селе Золотое Поле Кировского района Крымской обл. в 1964 г. Взят морем.

23. Матрос Краснов Сергей Юрьевич, радиометрист. Родился в Риге в 1970 г. Взят морем.

24. Матрос Кулапин Владимир Юрьевич, машинист-турбинист. Родился в Алма-Ате в 1968 г. Предан земле.

25. Капитан 3-го ранга Максимчук Юрий Иванович, заместитель командира подводной лодки по политической части. Родился в селе Екатериновка Никопольского района Днепропетровской обл. в 1957 г. Взят морем.

26. Капитан 3-го ранга Манякин Сергей Петрович, командир дивизиона движения. Родился в Таганроге Ростовской обл. в 1954 г. Предан земле.

27. Старший лейтенант Марков Сергей Евгеньевич, инженер электротехнической группы. Родился в Ленинграде в 1963 г. Предан земле.

28. Матрос Михалев Андрей Вячеславович, машинист трюмный. Родился в поселке Дмитриевка Никифоровского района Тамбовской обл. в 1970 г. Взят морем.

29. Лейтенант Молчанов Игорь Александрович, командир минно-торпедной боевой части. Родился в Ломоносове Ленинградской обл. в 1964 г. Предан земле.

30. Капитан-лейтенант Науменко Евгений Владимирович, командир вычислительной группы. Родился в деревне Сергеевка Пограничного района Приморского края в 1960 г. Взят морем,

31. Мичман Нахалов Сергей Васильевич, старшина команды радиотелеграфистов. Родился в поселке Новинка Кировского района Ленинградской обл. в 1964 г. Предан земле.

32. Капитан-лейтенант Нежутин Сергей Александрович, командир группы связи. Родился в Архангельске в 1962 г. Предан земле.

33. Капитан-лейтенант Смирнов Михаил Анатольевич, командир штурманской боевой части. Родился в поселке Вырица Гатчинского района Ленинградской обл. в 1962 г. Предан земле.

34. Капитан-лейтенант Сперанский Игорь Леонидович, инженер гидроакустической группы. Родился в Свердловске Свердловской обл. в 1962 г. Взят морем.

35. Старший матрос Суханов Валерий Иванович, кок-инструктор. Родился в Выксе Горьковской обл. в 1968 г. Взят морем.

36. Старший мичман Ткач Владимир Власович, старшина команды рулевых-сигнальщиков. Родился в селе Сычевка Христиновского района Черкасской обл. в 1948 г. Взят морем.

37. Матрос Ткачев Виталий Федорович, рулевой-сигнальщик. Родился в селе Баньковка Славяносербского района Ворошиловградской обл. в 1970 г. Взят морем.

38. Матрос Филиппов Роман Константинович, электрик. Родился в Горьком в 1968 г. Предан земле.

39. Мичман Черников Сергей Иванович, техник-химик. Родился в Выборге Ленинградской обл. в 1956 г. Предан земле.

40. Старший матрос Шинкунас Стасис Клеменсович, радиометрист. Родился в деревне Банишкю Кайшядорского района Литовской ССР в 1968 г. Взят морем.

41. Лейтенант Шостак Александр Александрович, инженер группы дистанционного управления. Родился в Севастополе в 1965 г. Предан земле.

42. Капитан 3-го ранга Юдин Вячеслав Александрович, командир дивизиона живучести. Родился в Грозном в 1953 г. Взят морем.

**НА АТОМНОМ ПОДВОДНОМ КРЕЙСЕРЕ К-141 («КУРСК»)
В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ
12—13 августа 2000 года
ПОГИБЛИ:**

I отсек

1. Старший мичман Ильдаров Абдулкадыр Мирзоевич, старшина команды торпедистов.

2. Мичман Зубов Алексей Викторович, техник гидроакустической группы.

3. Матрос Нефедков Иван Николаевич, командир отделения торпедистов.

4. Матрос Барзов Максим Николаевич, торпедист.

5. Матрос Шульгин Алексей Владимирович, машинист трюмный.

6. Старший лейтенант Борисов Арнольд Юрьевич, военпред завода «Дагдизель».

7. Инженер Гаджиев Мамед Исламович.

II отсек

Штаб 7-й дивизии атомных подводных лодок:

8. Капитан 1-го ранга Багрянцев Владимир Тихонович, начальник штаба 7-й дивизии подводных лодок.

9. Капитан 2-го ранга Шепетнов Юрий Тихонович, флагманский ракетчик.

10. Капитан 2-го ранга Белогунь Виктор Михайлович, зам. начальника электромеханической службы дивизии.

11. Капитан 2-го ранга Исаенко Василий Сергеевич, помощник начальника электромеханической службы дивизии.

12. Капитан 3-го ранга Байгарин Марат Ихтиярович, врио флагманского минера.

Экипаж К-141

13. Капитан 1-го ранга Лячин Геннадий Петрович, командир подводной лодки.

14. Капитан 2-го ранга Дудко Сергей Владимирович, старший помощник командира.

15. Капитан 3-го ранга Шубин Александр Анатольевич, заместитель командира по воспитательной работе.

16. Капитан-лейтенант Сафонов Максим Анатольевич, командир штурманской боевой части (БЧ-1).

17. Старший лейтенант Тылик Сергей Николаевич, командир электронавигационной группы.

18. Старший лейтенант Бубнив Вадим Ярославович, инженер электронавигационной группы.

19. Капитан 3-го ранга Силогава Андрей Борисович, командир ракетной боевой части (БЧ-2).

20. Капитан-лейтенант Шевчук Алексей Владимирович, командир группы управления ракетной боевой части.

21. Старший лейтенант Понарин Андрей Владимирович, инженер группы управления ракетной боевой части.

22. Капитан-лейтенант Гелетин Борис Владимирович, командир группы старта (БЧ-2).

23. Старший лейтенант Узкий Сергей Васильевич, командир группы целеуказания (БЧ-2).

24. Капитан 2-го ранга Саблин Юрий Борисович, командир электромеханической боевой части (БЧ-5).

25. Капитан 3-го ранга Милютин Андрей Валентинович, командир дивизиона живучести.

26. Капитан-лейтенант Кокурин Сергей Сергеевич, командир трюмной группы дивизиона живучести.

27. Мичман Хивук Владимир Владимирович, техник-поверитель.

28. Капитан-лейтенант Садков Александр Евгеньевич, командир боевой части управления (БЧ-7).

29. Капитан-лейтенант Родионов Михаил Олегович, командир вычислительной группы.

30. Старший лейтенант Ерахтин Сергей Николаевич, инженер вычислительной группы.

31. Мичман Самоваров Яков Валерьевич, начальник секретной части.
32. Старший мичман Рузлёв Александр Владимирович, главный боцман.
33. Мичман Козырев Константин Владимирович, техник электронавигационной группы.
34. Старший мичман Фесак Владимир Васильевич, второй техник электронавигационной группы.
35. Мичман Полянский Андрей Николаевич, третий техник электронавигационной группы.
36. Мичман Кислинский Сергей Александрович, техник группы старта (БЧ-2).
37. Мичман Грязных Сергей Викторович, техник вычислительной группы.
38. Матрос Миртов Дмитрий Сергеевич, рулевой-сигнальщик.
39. Старшина второй статьи к/с Леонов Дмитрий Анатольевич, командир отделения рулевых-сигнальщиков.
40. Старший лейтенант Рванин Максим Анатольевич, инженер электротехнической группы.
41. Матрос Дрюченко Андрей Николаевич, электрик.
42. Старший лейтенант Иванов-Павлов Алексей Александрович, командир минно-торпедной боевой части (БЧ-3).
43. Мичман Парамоненко Виктор Александрович, техник гидроакустической группы.

III отсек

44. Капитан-лейтенант Репников Дмитрий Алексеевич, помощник командира.
45. Капитан 3-го ранга Рудаков Андрей Анатольевич, командир боевой части связи (БЧ-4).
46. Капитан-лейтенант Фитерер Сергей Геннадьевич, командир группы космической связи.
47. Капитан-лейтенант Носиковский Олег Иосифович, командир группы засекреченной связи.
48. Капитан-лейтенант Солорев Виталий Михайлович, командир группы автоматики дивизиона живучести.
49. Капитан-лейтенант Логинов Сергей Николаевич, командир гидроакустической группы.
50. Старший лейтенант Коровяков Андрей Владимирович, первый инженер гидроакустической группы.
51. Старший лейтенант Коробков Алексей Владимирович, второй инженер гидроакустической группы.

52. Старшин лейтенант Гудков Александр Валентинович, командир группы радиоразведки.

53. Капитан 3-го ранга Безсокирный Вячеслав Алексеевич, начальник химической службы.

54. Старший мичман Ерасов Игорь Владимирович, шифровальщик.

55. Старший мичман Свечкарев Владимир Владимирович, техник группы засекреченной связи.

56. Старший мичман Калинин Сергей Алексеевич, второй техник группы засекреченной связи.

57. Старший мичман Федоричев Игорь Владимирович, техник боевой части управления.

58. Мичман Вишняков Максим Игоревич, техник группы целеуказания.

59. Мичман Чернышев Сергей Серафимович, техник группы космической связи.

60. Мичман Белов Михаил Александрович, техник гидроакустической группы.

61. Мичман Таволжанский Павел Викторович, техник гидроакустической группы.

62. Старший мичман Власов Сергей Борисович, техник группы радиоразведки.

63. Мичман Рычков Сергей Анатольевич, техник химической службы.

64. Старшина второй статьи к/с Анненков Юрий Анатольевич, механик (БЧ-2).

65. Матрос Котков Дмитрий Анатольевич, механик (БЧ-2).

66. Матрос-дублер Павлов Николай Владимирович, механик (БЧ-2).

67. Матрос Тряничев Руслан Вячеславович, машинист трюмный.

IV отсек

68. Старший лейтенант Кириченко Денис Станиславович, инженер дивизиона живучести.

69. Капитан медицинской службы Станкевич Алексей Борисович, начальник медицинской службы.

70. Мичман Романюк Виталий Федорович, фельдшер.

71. Старший мичман Кичкирук Василий Васильевич, старшина команды снабжения.

72. Старший мичман Беляев Анатолий Николаевич, старший кок-инструктор.

73. Главный корабельный старшина к/с Янсанов Саловат Валерьевич, кок-инструктор.
74. Матрос Витченко Сергей Александрович, кок.
75. Матрос Евдокимов Олег Владимирович, кок.
76. Матрос Старосельцев Дмитрий Вячеславович, трюмный.
77. Матрос Халепо Александр Валерьевич, турбинист (дублер).
78. Матрос Коломийцев Алексей Юрьевич, турбинист (дублер).
79. Матрос Логинов Игорь Васильевич, турбинист (дублер).

V отсек

80. Капитан 3-го ранга Мурачёв Дмитрий Борисович, командир группы дивизиона.

81. Капитан-лейтенант Пшеничников Денис Станиславович, командир группы дистанционного управления (первый).

82. Капитан-лейтенант Любушкин Сергей Николаевич, техник группы дистанционного управления (второй).

83. Капитан 3-го ранга Щавинский Илья Вячеславович, командир электротехнического дивизиона.

84. Капитан-лейтенант Васильёв Андрей Евгеньевич, командир группы автоматики дивизиона движения.

85. Капитан 3-го ранга Белозоров Николай Анатольевич, командир электротехнической группы.

86. Мичман Цымбал Иван Иванович, техник-электрик.

87. Мичман Троян Олег Васильевич, техник химической службы.

88. Старшина первой статьи Неустроев Александр Валентинович, электрик.

89. Матрос Ларионов Алексей Александрович, трюмный.

90. Мичман Шаблатов Владимир Геннадьевич, техник-электрик.

V-бис отсек

91. Старший лейтенант Кузнецов Виктор Викторович, инженер электротехнической группы.

92. Старший мичман Хафизов Наиль Хасанович, старший инструктор химической службы.

93. Старший мичман Горбунов Евгений Юрьевич, техник-дизелист.

94. Мичман Байбарин Валерий Анатольевич, старшина команды трюмных дивизиона живучести.

VI отсек

95. Капитан-лейтенант Аряпов Рашид Рамисович, командир дивизиона живучести. Предан земле.

96. Мичман Баланов Алексей Геннадьевич, старшина команды трюмных дивизиона движения.

97. Старший лейтенант Митяев Алексей Владимирович, инженер группы автоматики дивизиона движения.

98. Главный старшина к/с Майнагашев Вячеслав Виссарионович, спецтрюмный. Предан земле.

99. Матрос Коркин Алексей Алексеевич, спецтрюмный. Предан земле.

VII отсек

100. Капитан-лейтенант Колесников Дмитрий Романович, командир трюмной группы дивизиона движения. Предан земле.

101. Мичман Ишмуратов Фанис Маликович, техник трюмной группы дивизиона движения.

102. Старшина второй статьи к/с Садовой Владимир Сергеевич, командир отделения турбинистов.

103. Матрос Кубиков Роман Владимирович, турбинист. Предан земле.

104. Матрос Некрасов Алексей Николаевич, турбинист.

105. Главный старшина к/с Зубайдуллин Рашид Рашидович, электрик.

106. Матрос Налетов Илья Евгеньевич, турбинист.

107. Старшина второй статьи к/с Аникиев Роман Владимирович, турбинист.

108. Старший мичман Козадеров Владимир Алексеевич, техник-турбинист.

VIII отсек

109. Капитан-лейтенант Садиленко Сергей Владимирович, инженер группы дистанционного управления (первый). Предан земле.

110. Мичман Кузнецов Виктор Викторович, старший помощник турбиниста. Предан земле.

111. Старшина второй статьи к/с Гесслер Роберт Александрович, командир отделения турбинистов.

112. Старший мичман Борисов Андрей Михайлович, техник группы автоматики дивизиона движения. Предан земле.

113. Матрос Мартынов Роман Вячеславович, турбинист. Предан земле.

114. Матрос Сидюхин Виктор Юрьевич, турбинист.

115. Матрос Борисов Юрий Александрович, турбинист. Предан земле.

IX отсек

116. Старший лейтенант Бражкин Александр Владимирович, инженер группы дистанционного управления (второй). Предан земле.

117. Мичман Иванов Василий Эльмарович, старшина команды электриков.

118. Мичман Бочков Михаил Александрович, техник трюмной группы дивизиона живучести. Предан земле.

**Вечная слава героям
подводного флота
России!**

СОДЕРЖАНИЕ

От издательства.....	6
В. И. Куроедов. Предисловие	7

Часть первая

МЕЧ И ВОДА

Нижняя вахта (Из записок капитан-лейтенанта Николая Черкашина)	10
Письмо с того света (Из записок капитана 3-го ранга Анатолия Андреева)	105
Молитва командира (Из записок капитана 2-го ранга Николая Затеева)	117

Часть вторая

В ОТСЕКАХ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ

Дуэль перископов	136
История первая — год 1959-й. В перископе — крейсер Эйзенхауэра	137
История вторая — год 1962-й. Герои Саргассова моря	143
История третья — год 1968-й. Вахты стояли в ртутных парах	174
История четвертая — год 1983-й. Не искушай судьбу сомненьем	182
История пятая — год 1983-й. Охота за «черными ящиками»	187
История шестая — год 1986-й. «Мы атаковали «Америку» скрытно»	187
История седьмая — год 1987-й. Операция «Атрина» ..	193
История восьмая — год 1991-й. Прощальный залп «Великой армады»	210
История девятая — год 1992-й. «Одна чашка, два ложка...»	215
История десятая — год 1992-й. Как Локоть врезал по ядерной «Красной кнопке» и что из этого, по счастью, не вышло	220
История одиннадцатая — год 2000-й. Восемь лет под водой	224
Поклон кораблю	236
Непревзойденные достижения подводного флота России	240
«Голубая лента» «Серебряного кита»	242
Человек, замкнувший подводную орбиту	251
Совсекретный рекорд	256

Человек из бездны	259
Узники десятого отсека	265
Подземная гавань субмарин	276
Навечно подводные лодки	285
Из бездны взываем... ..	285
Взрыв у причала	287
Город вздрогнул и застонал... ..	289
«Мама крикнула: война!»	293
«Мой экипаж во взрыве невиновен!»	295
Смертная побудка	295
Смерть в режиме молчания	304
Тайна точки «К»	314
Венок «железной леди»	349
Командир уходит последним... ..	356
Торпедное мясо	363
Трагедия подводного крейсера «Курск»	379
Что же случилось?	380
Версия внутреннего взрыва	392
Версия адмирала Балтина	397
Визит к «Антею»	399
Как спасали... ..	414
Уроки трагедии	422
Последний парад наступает?	430
«Отчаиваться не надо. Колесников»	435
Последний командир «Курска»	439
Параграфы на крови	444
Точка в конце войны?.. (Из жизни Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников)	451
Подводная гекатомба	451
Тайна двух океанов	453
Четыре века подводной войны	457
Патруль в раю	458
Кто такие «шаркхантеры»?	459
Вернувшись из враждебных вод	461
Медный кофейник с «Кентукки»	464
Над нами не «мессеры» кружили... ..	465
Бал подводных корсаров	468
Седины, шрамы и наколки... ..	468
В бетонном убежище «волчьих стай»	470
Под сенью скипетра Нептуна	473
Примиренные смертью	474
Судеб скрещенье... ..	477
«Браво, Зулу!»	479
Ходовые огни России	481
«...Аще молимся об экипаже...»	482

Семинарист по прозвищу «Полундра»	485
Зачем посадку Циммервальд?	488
Крест и якорь	489
Крещение принял подо льдом	491
Эскадра проданных субмарин	498
«Фокстрот» на Преголе	501
«Надлежит вам беречь...»	501
У чужого причала... ..	504
Есть женщины в русских портах... ..	504
Потаённый праздник России	506
 Словарь морских терминов и специальных выражений	 517
 Список экипажей российских подводных лодок, погиб- ших в мирное время (1952—2000)	 521

Черкашин Н. А.

Ч-48 Повседневная жизнь российских подводников: В отсеках Холодной войны / Предисл. главкома ВМФ В. И. Куроедова. — М.: Мол. гвардия, 2000. — 556[4] с.: ил. — (Живая история: Повседневная жизнь человечества).

ISBN 5-235-02406-0

Эта книга, принадлежащая перу давнего автора «Молодой гвардии» писателя-мариниста Николая Черкашина, открывает неизвестные страницы в истории отечественного подводного флота за последние сорок лет. Именно на эти годы пришлось беспримерное противостояние советско-российских и натовских подводных сил в глубинах Мирового океана. «Повседневная жизнь российских подводников» полна экстремальных ситуаций, героики, а порой и трагизма. В книге повествуется о многих непревзойденных до сих пор рекордных достижениях подводников, о которых не сообщали в газетах. Автор, прошедший суровую школу Северного флота, рассказывает о своих товарищах с подлинным знанием дела. В книгу включены уникальные фотографии, взятые из личных архивов командиров подводных лодок времен Холодной войны, а также дневники и письма подводников.

**УДК 355.124.6
ББК 68.54**

Черкашин Николай Андреевич

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ РОССИЙСКИХ ПОДВОДНИКОВ:
В ОТСЕКАХ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ**

Главный редактор издательства **А. В. Петров**

Редактор **О. И. Ярикова**

Художественный редактор **К. Г. Фадин**

Технический редактор **Н. А. Тихонова**

Корректоры **Т. И. Маляренко, Г. В. Платова, Т. В. Рахманина**

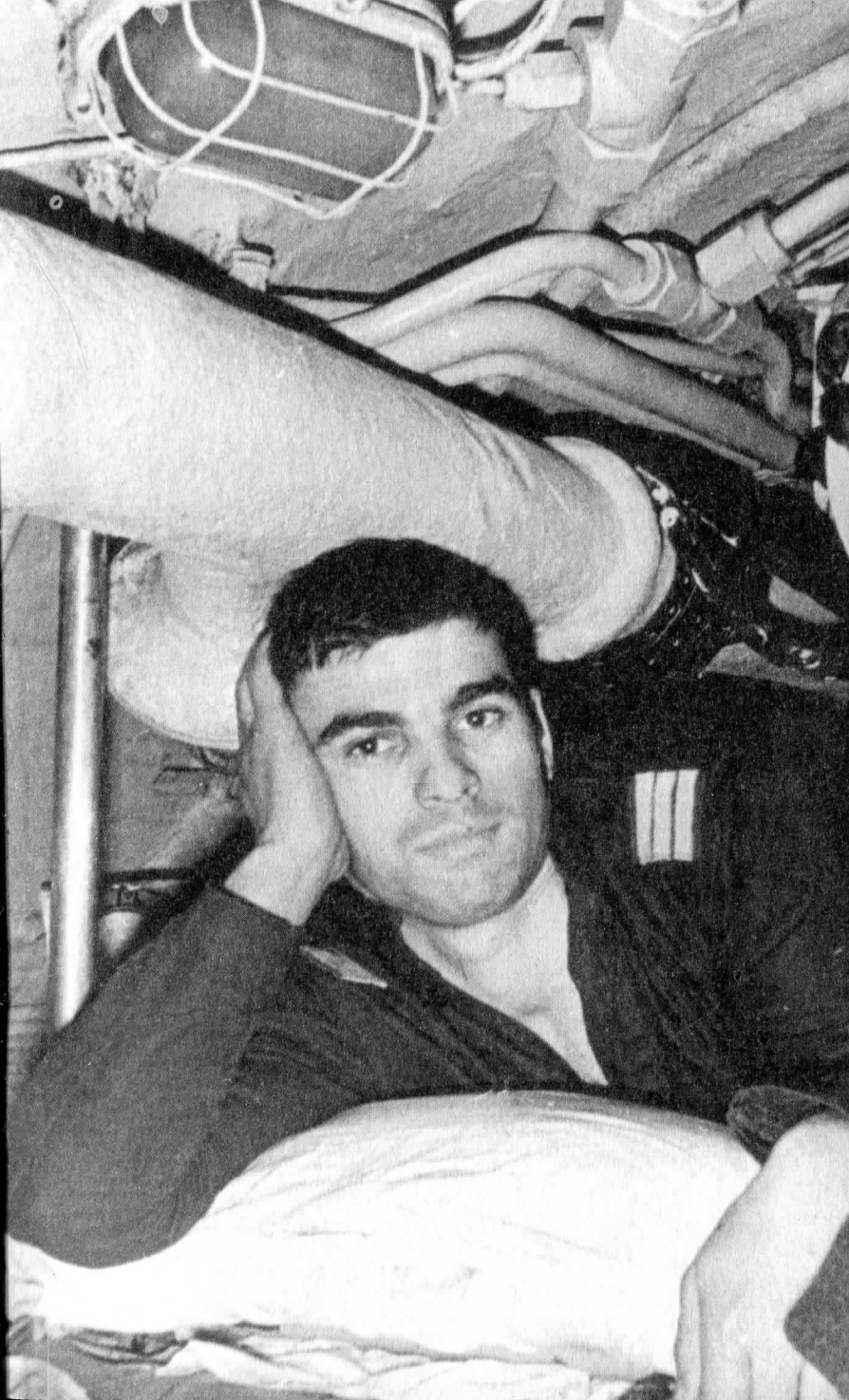
Лицензия ЛР № 040224 от 02.06.97 г.

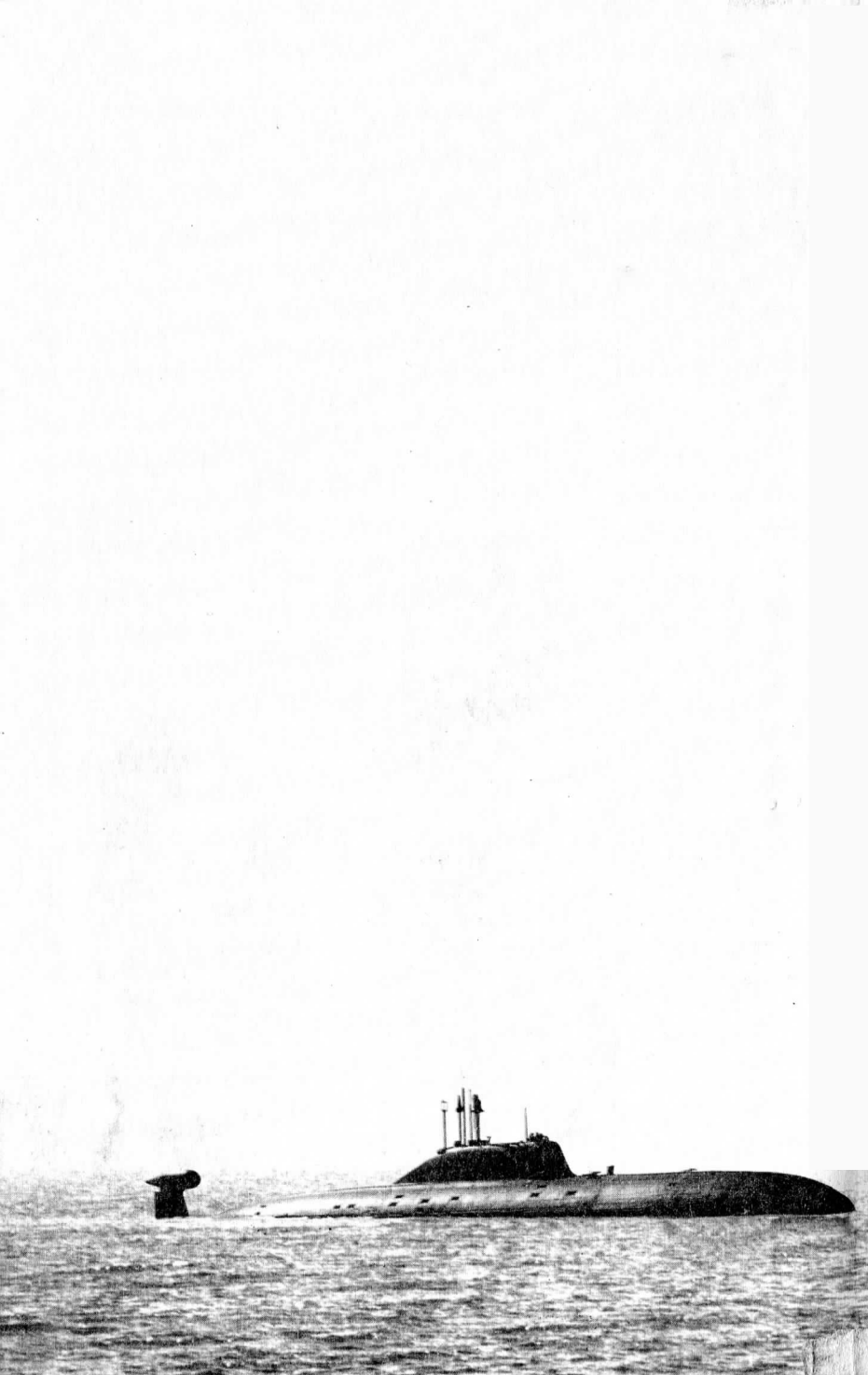
Сдано в набор 29.09.2000. Подписано в печать 14.11.2000. Формат 84х108 1/32. Бумага офсетная №1. Печать офсетная. Гарнитура «Гарамон». Усл. печ. л. 29,4+2,52 вкл. Тираж 6000 экз. Заказ 27339.

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 103030, Москва, Сушевская ул., 21.

Типография АО «Молодая гвардия». Адрес типографии: 103030, Москва, Сушевская ул., 21.

ISBN 5-235-02406-0







СКОРО ВЫЙДУТ В СВЕТ

П. Фор

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
ГРЕЦИИ ВО ВРЕМЕНА
ТРОЯНСКОЙ ВОЙНЫ

И. Клугас

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
В ЗАМКАХ-ЛУАРЫ
ВО ВРЕМЕНА ВОЗРОЖДЕНИЯ

М. Пастуро

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
ФРАНЦИИ И АНГЛИИ
ВО ВРЕМЕНА РЫЦАРЕЙ
КРУГЛОГО СТОЛА

Ж.-П. Креспель

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
МОНПАРНАСА
В 1905-1930 ГОДАХ

Ж.-П. Креспель

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
МОНМАТРА
ВО ВРЕМЕНА ПИКАССО

Т. Бобровникова

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ
РИМСКОГО ПАТРИЦИЯ
В ЭПОХУ РАЗРУШЕНИЯ
КАРФАГЕНА

ISBN 5-235-02406-0



9 785235 024069

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ